

DERMAGA



DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 184 • MARET 2014



WAMENHUB TINJAU
KESIAPAN OPERASI
TERMINAL TELUK LAMONG



INTEGRASI ANTAR MODA PASCA PEMBERLAKUAN MEA



PELINDO III KEMBANGKAN
SDM BERKELANJUTAN

COSCO DAN ALKEN SIAP JAJAL
TELUK LAMONG

MENJADI WANITA TERHORMAT
TANPA MELUPAKAN KODRAT



ISSN:2252-4762



www.majalahdermaga.co.id

Leading in Port Information



PELINDO III

www.pp3.co.id

Berdedikasi untuk Negeri Berkomitmen Memacu Integrasi Logistik Nasional



@pelindo3



Humas Pelindo III



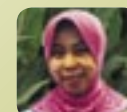
Humas Pelindo III

DERMAGA

SUSUNAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)



Pengarah
Dothy



Pemimpin Redaksi
Edi Priyanto



Redaktur Pelaksana
Camelia Ariestanti



Administrasi
Ardella Trastiana Dewi



**Koordinator Liputan
& Fotografer**
R. Suryo Khasabu



Koordinator Distribusi
Jufianto Siahaan

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia
Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637
Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI
NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.
Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga

tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.
Redaksi menerima saran atau kritik via e-mail: humas@pp3.co.id

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

Apa kabar pembaca ?

Gegap gempita perayaan Hari Ulang Tahun ke-25 Majalah Dermaga telah berlalu. Perayaan yang penuh suka cita walaupun tetap dibalut nuansa kesederhanaan masih terasa. Karena kami (tim DERMAGA,Red) masih terus berusaha menampilkan tampilan DERMAGA versi online di www.majalahdermaga.co.id agar lebih menarik dan atraktif. Perayaan memang telah usai, pesta pun telah berakhir namun semangat untuk berkarya, menghasilkan tulisan yang lebih berbobot, berbeda dengan media lain, tampil terdepan masih terus menyemangati kerja awak redaksi.

Agenda DERMAGA bulan ini dibuka dengan 'sisa' perayaan peringatan Bulan K3 yang diperingati serentak di seluruh cabang Pelindo III lewat upacara K3 tanggal 11 Februari 2014 lalu. Lapornya turun dari Tanjung Perak, Tanjung Emas, TPKS, Tanjung Intan dan cabang-cabang lain.

Membuka kalender Bulan Maret, tercatat tanggal 8 Maret 2014 diperingati sebagai Hari Wanita Internasional. DERMAGA kali ini sarat dengan artikel wanita sebagai apresiasi kepada seluruh wanita di dunia yang telah menjadi wanita luar biasa di rumah tangga dan karir pekerjaan. Percayakah Anda dengan anggapan, dibalik pria sukses pasti ada wanita sukses. Anggapan itu menerangkan betapa wanita memang memegang peranan yang sangat penting. Saat ini, banyak wanita sudah menduduki jabatan dan peranan penting di semua lini.

Wanita tercatat dalam sebuah survey dengan usia hidup lebih lama dari pria. Ini mungkin karena wanita lebih terbuka sehingga sulit menyimpan rahasia. Wanita suka bersosialisasi, berbeda dengan pria yang cenderung menyendiri dan bersifat tertutup apalagi menyangkut hal yang bersifat pribadi. Sudah kodrat memang, sehingga bisa dipastikan sedikit sekali rahasia bisa dipegang seorang wanita. Mungkin inilah yang menyebabkan wanita lebih panjang umur daripada pria. Kecenderungan bersosialisasi menyebabkan wanita tidak banyak memendam masalah sehingga mengurangi beban pikiran. Berkurangnya beban pikiran menyebabkan panjang umur karena kebahagiaan selalu menghinggap. Begitulah kira-kira...

DERMAGA juga menurunkan cerita tentang kopi. Bagaimana kopi, biji hitam yang eksotik itu bisa membuat orang ketagihan. Bukan hanya ketagihan dalam hal rasa tapi juga ketagihan berlama-lama menikmati sensasinya. Saat ini, minum kopi bukan hanya sekedar kebutuhan akan minum karena haus tapi lebih pada life style alias gaya hidup. Inilah juga yang menjadikan kopi yang sebenarnya berharga terjangkau menjadi mahal. Saat ini, kala minum kopi yang kita bayar bukan hanya harga biji kopinya tapi juga gaya hidup yang terminum bersama kopi.

Kegemaran orang menikmati kopi, bukan semata-mata karena rasanya yang mengikat lidah, teapi karena adanya kepercayaan bahwa minuman yang berasal dari proses pengolahan dan ekstraksi biji kopi ini mengandung makanan berenergi tinggi. Kata kopi sendiri berasal dari

Bahasa Arab:قهوه qahwah yang berarti kekuatan, karena pada awalnya kopi digunakan suplemen.

Pembaca, masih banyak lagi artikel menarik yang bisa Anda simak di DERMAGA edisi Maret ini. Pantau terus berita terbaru di www.majalahdermaga.co.id, follow twitter kami. Kirim kritik, saran dan artikel di email kami. Untuk seluruh wanita, selamat Hari Wanita Internasional. Selamat membaca!

GATE IN



12

WAMENHUB
Tinjau Kesiapan Operasi
Terminal Teluk Lamong

GARBARATA

Pelindo III
Dilirik LLLI-NL
untuk **Kerjasama**
Riset
di Bidang Transportasi
Logistik



20

STEVEDORING



35

Dari Peringatan Bulan K3
Bulan K3 Tahun 2014
Sebagai Awal Peningkatan
Kualitas Kerja



CCTV 04 04

GATE IN
Pelindo III

14

Kembangkan
SDM Berkelanjutan

Relokasi Pipa Lambat
Alur Pelayaran
Terganggu

18



16

Cosco dan Alken
Siap Jajal
Teluk Lamong

Walikota Banjarmasin
Apresiasi
Penerapan K3
di Pelindo III
Banjarmasin

19

Integrasi
Antar Moda
Pasca Pemberlakuan MEA

23

CARGODORING
Refleksi Hari Wanita
Internasional
Menjadi
Wanita Terhormat
Tanpa Melupakan
Kodrat

26

Wanita Jepang
Pekerja Keras
yang Ingin Jadi
Ibu Rumah Tangga

28

30

CARGODORING
Ritual Penanda
Kedewasaan
dari Seluruh Dunia

34

Karir dan Keluarga
Seimbang ?
Wahai Wanita,
Ini Tipsnya

39

JALA-JALA
Menuju Top 10
Container Terminal
dengan **Single Yard System**

48

GARABATA
SURABAYA GREATER
METROPOLITAN PORT:
JIIPE: Kajian Lama
Paradigma Baru

51

BEHANDLE
DIRJEN HUBLA
CAPT. BOBBY R. MAMAHIT:
Transportasi Laut
Segera Diperkuat

54

TROLLY
Banjir dan Kelebihan Beban
Mengancam
Jalur Pantura

59

BOOM
Kopi: si Hitam
yang **Menghebohkan**

62

Ada Apa
di Balikpapan?

64

Ada Kepiting
Terbang
di Balikpapan

JALA-JALA



44

DIRUT PELINDO III
DJARWO SURJANTO
Marina Benoa
Masih Jadi Ganjalan

HAULAGE



57

LIGA TENIS
JUNIOR NASIONAL
AJANG
PEMBIBITAN
Petenis Remaja
Skala Nasional

VENDER



59

Kopi: si Hitam
yang **Menghebohkan**

Simulasi Penanggulangan Bencana Kebakaran di Pelabuhan Tanjung Intan

PT Pelindo III (Persero) Tanjung Intan menunjukkan keseriusannya dalam menerapkan Keselamatan Kerja di lingkungan kerjanya. Hal itu dibuktikan dengan digelarnya Pelatihan dan Simulasi Penanggulangan Bencana Kebakaran pada 11 Pebruari lalu. Kegiatan simulasi penanggulangan bencana kebakaran merupakan serangkaian kegiatan dalam rangka memperingati bulan K3 Nasional Tahun 2014 yang diadakan Pelindo III Cabang Tanjung Intan Cilacap.

Dalam sambutannya, Komandan Pemadam Kebakaran dari Badan Penanggulangan Bencana Daerah Kabupaten Cilacap, M. Setyo Rumecko mengatakan, "Kegiatan ini patut dicontoh oleh lembaga lain karena kebakaran merupakan peristiwa yang tidak diduga, tidak bisa diprediksi dan harus dapat diantisipasi. Diklat ini tidak hanya memberikan cara bagaimana memadamkan kebakaran tapi juga mencegah kebakaran".

Simulasi pelatihan PBK yang berlangsung hingga siang hari ini diakhiri dengan memberikan pelatihan langsung di lapangan tentang tata cara penggunaan APAR untuk memadamkan api pada saat terjadi kebakaran.



Sosialisai K3, Tekan Kecelakaan Kerja

Untuk melakukan hal tersebut membutuhkan waktu sosialisasi terhadap Organda dan pengusaha trailer yang berkepentingan untuk membawa petikemas keluar masuk TPKS. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Carolus Sengadji, meminta agar keselamatan dan kesehatan kerja (K3) diterapkan di setiap jenjang manajemen perusahaan melalui pendekatan hingga mengurangi kecelakaan kerja.

Kawasan pelabuhan khususnya Terminal petikemas merupakan kawasan dimana peralatan dan perlengkapan berat banyak melakukan aktivitas. TPKS selalu berupaya meningkatkan kesadaran berperilaku kerja aman. Hal ini terbukti dilaksanakannya pelatihan K3 dan perilaku kerja aman operator minggu lalu.



Sejak tahun 2013 semester dua TPKS telah melakukan pengetatan di bidang K3 termasuk standar pelayanan mutu ISO 9001 dan lingkungan ISO 14001. standar pelayanan dan keselamatan kerja akan diterapkan pula terhadap sopir trailer. Dimana Setiap trailer yang memasuki wilayah TPKS khususnya wilayah terbatas (restricted area) wajib menggunakan alat pelindung diri.

Jalanan Keakraban IIP BUMN Jatim

Tak kurang dari 100 orang pengurus dan anggota Ikatan Istri Pimpinan (IIP) BUMN se-Jawa Timur akhir Februari lalu berkumpul bersama di Kantor Pusat Pelindo III. Berkumpunya ibu-ibu itu merupakan kegiatan rutin yang dihelat bersama oleh para istri pejabat BUMN antara lain Pelindo III, Telkom, PTPN XII, Semen Indonesia, dan beberapa BUMN lainnya. Kegiatan yang dimaksudkan untuk menjalin kebersamaan itu dibuka langsung oleh Ketua IIP BUMN Jawa Timur Noni Djarwo Surjanto. Dalam sambutannya, istri Dirut Pelindo III mengatakan bahwa peran istri sangat besar dalam mendukung kesuksesan seorang suami. Untuk itu, Noni berpesan agar selalu seiring sejalan serta mendukung kerja suami masing-masing. Kegiatan itu juga menghadirkan seorang motivator Parlindungan Marpaung yang mengajak seluruh anggota IIP BUMN agar memahami posisi dan peran sebagai istri pejabat BUMN.



Sight Inspection Carnival Australia Cruise Line di Pelabuhan Tanjung Perak



Pada 12 Pebruari lalu General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak, Toto Heli Yanto, menerima kunjungan Director Marine Operation Of Carnival Australia Cruise Line, Mike Drake, yang didampingi oleh tim cruise asia dan PT Merapi Pesona Jogja di ruang kerjanya

Tujuan kunjungan mereka adalah untuk melakukan sight inspection di Pelabuhan Tanjung Perak, berkenaan dengan rencana Carnival Australia Cruise Line yang akan melakukan kunjungan ke Indonesia dan Surabaya pada khususnya di tahun 2014. Mereka ingin mengetahui secara detail bagaimana kondisi dan fasilitas Pelabuhan serta teknis sandar di Pelabuhan Tanjung Perak yang menjadi tujuan sandar mereka.

Kunjungan Carnival Australia Cruise Line ini merupakan kunjungan mereka untuk pertama kalinya masuk di Surabaya, sehingga Manajemen Pelabuhan Tanjung Perak berupaya untuk terus meningkatkan fasilitas dan pelayanannya. Hal tersebut disampaikan oleh Toto Heli Yanto dalam paparannya tentang gambaran Terminal Penumpang modern dengan fasilitas setaraf bandara yang saat ini dalam tahap pembangunan dan ditargetkan akan selesai di pertengahan tahun 2014 ini.

Benoa

Sambut Kedatangan Seven Seas Voyager

Kapal pesiar Seven Seas Voyager kembali singgah ke Pulau Dewata. Kapal pesiar yang termasuk salah satu kapal pesiar paling mewah di Asia ini mengangkut 500 penumpang. Mayoritas penumpang kapal ini adalah para pelancong yang sudah paruh baya yang sedang menikmati hidup mereka setelah lelah bekerja semasa muda. Sebelum berlayar ke Pelabuhan Benoa, kapal ini terlebih dahulu singgah di pulau komodo dan selanjutnya menuju ke Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

Penumpang Seven Seas Voyager menikmati tarian dan alunan musik Bali dari balkon kamar mereka sambil menunggu kapal sandar dengan sempurna. Tak lama setelah kapal bersandar dengan sempurna, para penumpang dengan tertib



turun dari kapal pesiar untuk mengikuti city tour yang sudah mereka rencanakan sebelum kedatangan kapal, namun tidak sedikit pula para penumpang bertemu dengan kerabat mereka yang kebetulan sedang berada disini atau sudah menetap di Pulau ini.

Kapal Pesiar dengan panjang kapal 205m dan berbendera Bahama ini rencana akan menginap semalam di Pelabuhan Benoa dan akan melanjutkan perjalanan menuju Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.



Pelindo III Tanjung Emas

Tanam Seribu Pohon

Dalam sambutannya, Tri (panggilan akrab Tri Suhardi) menyampaikan bahwa Pelindo III Tanjung Emas telah mengikuti dan melaksanakan arahan Kementerian Lingkungan Hidup dalam gerakan menanam sejuta pohon. Hal tersebut diwujudkan dalam pembelian bibit pohon Trembesi sebanyak 500 bibit & Ketepeng 500 bibit dan akan ditanam sepanjang jalan Arteri Yos Sudarso, mulai dari Pos I Pelabuhan Tanjung Emas hingga wilayah Tanah Mas.

"Pelindo tidak hanya menanam namun juga akan merawat bibit yang telah ditanam selama 3 bulan ke depan, selebihnya warga lah yang harus bergotong royong merawat dan menjaganya", kata Tri Suhardi-GM Pelindo III Tanjung Emas.

Sebelumnya, Tri Suhardi dan Carolus Sangaji melepas Tim Basarnas dan unsur Maritim Pelabuhan yang akan memberikan bantuan ke Desa Mayong Jepara dan Kudus. Bantuan tersebut merupakan gabungan dari instansi di wilayah Pelabuhan, bantuan yang disalurkan berupa 200 paket yang terdiri dari alat tulis, tas dan seragam sekolah ke Desa Mayong Jepara dan sisanya 175 paket dengan isi yang serupa akan disalurkan ke Kudus.

Berempat di Jalan Arteri Pelabuhan tepatnya di Kelurahan Bandharharjo, Pelindo III Tanjung Emas mengadakan acara seremonial penanaman seribu pohon. Dipimpin oleh GM Pelindo Tanjung Emas Tri Suhardi dan dihadiri sejumlah tamu undangan, yaitu Kepala KSOP Carolus Sangaji, Kepala Polairud, Perwakilan Bea dan Cukai, Komandan Pangkalan TNI AL, GM PT Peln, unsur maritim pelabuhan lainnya dan juga perwakilan dari Kelurahan Bandharharjo hadir dalam acara yang dimulai pukul 08.30 WIB tersebut.

Kontrak

Manajemen Pelindo III

Seluruh General Manager Cabang Pelabuhan di lingkungan Pelindo III beberapa waktu lalu telah menandatangani kontrak manajemen yang disodorkan oleh Direksi. Penandatanganan yang dilakukan bersamaan dengan Rapat Kerja Cabang Pelabuhan, UPP, dan Anak Perusahaan itu berisikan kontrak manajemen RKAP dan kontrak manajemen KPI. Dengan ditandatanganinya kontrak tersebut, seluruh cabang memiliki target yang harus dicapai selama kurun waktu 2014 khususnya yang berkaitan dengan RKAP dan KPI masing-masing cabang. Penandatanganan itu juga dimaksudkan untuk memacu setiap insan perusahaan untuk tetap bersemangat dalam mencapai target yang telah ditentukan perusahaan.



Triyono dan Raka Rahardianto, dua orang staf Sub Direktorat Sistem Informasi Kantor Pusat Pelindo III ini dinobatkan sebagai Juara Pertama Lomba Karya Inovasi Pelindo III. Keduanya berhak atas uang tunai Rp50 juta sebagai imbalan atas idenya dalam membuat Sistem Anjungan yang kini telah diterapkan di Pelindo III Cabang Tanjung Perak. Dengan Portal Anjungan ini permintaan pelayanan yang diajukan oleh pengguna jasa dapat dilakukan secara online. Selain

Lomba

Karya Inovasi Pelindo III

itu, sistem ini juga terintegrasi langsung dengan bagian keuangan Pelindo III Cabang Tanjung Perak sehingga memberikan kemudahan dalam memberikan pelayanan kepada pelanggan. Posisi kedua ajang inovasi ini diraih oleh Toto Heliyanto dan Wahyu Agung Prihartanto yang mengusung inovasi TOSS (Trisakti One Stop Service) Solusi Penanganan Kargo. Toto dan Wahyu berhak atas hadiah berupa uang tunai senilai Rp30 Juta. Sedangkan posisi ketiga ditempati oleh Edward Danner PN dan Johannes Nur Imawan H dengan karya inovasi Alat Pemantau dan Pengontrol Jarak Jauh Sistem Pompa Banjir dengan Teknologi GSM. Juara ketiga ini memperoleh imbalan atas idenya berupa uang tunai Rp20 Juta. Lomba karya inovasi ini diselenggarakan untuk menggali potensi dan ide-ide baru seputar kepelabuhanan dari para pegawai Pelindo III.

Penegakan Hukum, Pelindo III Cabang Gresik Gandeng Kejari

Bertempat di Ruang Rapat Lantai II Pelindo III Cabang Gresik telah dilakukan penandatanganan Perjanjian Kerjasama Bidang Hukum Perdata dan Tata Usaha Negara dengan Kejaksaan Negeri Gresik, beberapa waktu lalu. Penandatanganan Perjanjian Kerjasama dilakukan oleh Willy Ade Chaidir selaku Kepala Kejaksaan Negeri Gresik dengan Machmud Samsudin selaku General Manager Pelindo III Cabang Gresik. Lebih lanjut dinyatakan bahwa dalam rangka penyelesaian permasalahan Hukum Perdata dan Hukum Tata Usaha Negara, Kejaksaan Negeri Gresik akan memberikan bantuan hukum, pertimbangan hukum maupun tindakan hukum lainnya yang diperlukan dan dapat bertindak mewakili PT Pelindo III (Persero) Cabang Gresik selaku Jaksa Pengacara Negara.



MV. Rotterdam Kembali Kunjungi Surabaya

Kapal Cruise berbendera Belanda, MV. ROTTERDAM, kembali merapat di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya beberapa waktu lalu. Kapal yang dinahkodai oleh Capt. Johannes Aart Mateboer ini membawa 1.311 orang penumpang, dan 594 crew kapal. Mereka disambut dengan tarian selamat datang Jaranan khas Jawa Timur. Sebanyak 266 turis melanjutkan perjalanan Surabaya city Tour dan beberapa diantaranya melanjutkan perjalanan menuju Trowulan Mojokerto. Tak sedikit juga dari para turis yang hanya berada di pelabuhan untuk sekedar berjalan-jalan ataupun membeli cinderamata di stand yang telah disediakan di terminal penumpang.



lima belas pegawai purna tugas mendapatkan penghargaan dari manajemen Terminal Petikemas Semarang (TPKS). Penghargaan tersebut diserahkan atas dedikasi masing-masing terhadap Pelindo III. Tercatat kelima belas pensiunan tersebut mempunyai masa tugas 30 sampai 37 tahun dengan masa persiapan pensiun mulai Juni 2012 hingga September 2013. Ketua Ikatan Pensiunan (IKAPEN), Slamet Budi Setyo menyampaikan rasa terima kasih atas atensi dan perhatiannya perusahaan yang diberikan. Dirinya berharap melalui IKAPEN agar para pensiun dapat tetap berkomunikasi dan menjaga hubungan baik satu sama lain.



Para Pensiunan Terima Penghargaan



Pengukuhan Ikatan Pensiunan PT Pelindo III Perwakilan Cilacap

Ketua Umum Ikatan Pensiunan Pelindo III (IKAPEN III), Abdullah Umar melaksanakan pengukuhan pengurus Ikapen III Perwakilan Cilacap periode tahun 2014-2017 bertempat di Operation Room Pelindo III Cabang Tanjung Intan beberapa waktu lalu. Abdullah Umar menyatakan bahwa

organisasi ini merupakan wadah bagi para pensiunan pegawai Pelindo III untuk bersilaturahmi sekaligus membantu anggota ikatan keluarga, terutama pensiunan pegawai dalam menangani dan menyelesaikan masalah uang pensiunan dan santunan kesehatan yang dikelola oleh Dana Pensiun Perusahaan Pelabuhan dan Pengerukan (DP4) yang berkantor di Jakarta.

Dengan adanya pengukuhan Ikapen III Perwakilan Cilacap periode tahun 2014-2017 diharapkan para pengurus yang baru dapat melaksanakan tugas yang diamanahkan oleh anggota dan organisasi dengan sebaik-baiknya dan memenuhi tanggung jawab yang diberikan. Acara yang diikuti oleh sekitar 40 peserta tersebut diakhiri dengan sosialisasi peraturan direksi pegawai pensiunan Pelindo III yang disampaikan oleh Arief Muljono selaku Sekretaris Ikapen III.



Pelabuhan Tanjung Perak

Lahirkan 59 Siswa Pandu Handal

Setelah melaksanakan praktek pandu di Pelabuhan Tanjung Perak selama tiga bulan lamanya sejak Desember 2013 lalu, sebanyak 59 siswa pandu Angkatan XXXVI tahun 2013/2014 yang berasal dari PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) I-IV, PT SKK Migas, PT Bias Delta Pratama, PT Arutmin Indonesia, PT TPPI Tuban, PT Kaltim Prima Coal dan PT KBS, akan mengakhiri masa pelatihan praktek pandu dan siap untuk bertugas sesuai dengan penempatannya masing-masing.

Bertempat di Ruang Rapat Kalimas Lt.3 Pelabuhan Tanjung Perak awal Maret lalu, Kepala Kantor Kesyahbandaran Utama Tanjung Perak, Chris P. Wanda selaku Ketua Pelaksana Praktek memandu Kapal Siswa Pandu angkatan XXXVI tahun 2013/2014, secara resmi telah menyerahkan sebanyak 59 siswa pandu

angkatan XXXVI tahun 2013/2014 kepada Penyelenggara Pendidikan dan Pelatihan Pandu Tingkat II Angkatan XXXVI tahun 2013/2014.

General Manager PT Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Perak-Toto Heli Yanto mengharapkan, dengan pelatihan praktek memandu di alur pelayaran Pelabuhan Tanjung Perak dengan medan yang sulit telah dapat memberikan pengalaman yang sangat berharga dan mengasah keterampilan yang tinggi dalam kegiatan memandu pagi para siswa pandu, serta dapat melahirkan para pandu yang cakap dan terampil dalam memandu kapal di medan pelayaran tempat dinas mereka nantinya.(Jamrud)



Pelindo III Komitmen K3

Site Manager Vendor tentang Implementasi program Mutu, K3, Keamanan dan Lingkungan. Dalam lembar kesepakatan tersebut terdapat 4 poin kebijakan diantaranya Kebijakan Mutu (ISO 9001:2008), Kebijakan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), Kebijakan Keamanan atau lebih dikenal dengan ISPS Code serta Kebijakan Lingkungan (ISO 14001:2004). Tercatat sekitar 38 pejabat baik struktural TPKS dan 9 pejabat vendor/mitra kerja menandatangani lembar komitmen.

Penandatanganan komitmen ini adalah aksi kedua setelah tahun lalu. Mengingat pembudayaan keselamatan merupakan suatu proses yang tumbuh dan berkembang, menjadikan K3 sebagai kebiasaan dalam sikap kerja dan kebutuhan bagi pelaku untuk menjamin penerapan SMK3 pada setiap tahapan kegiatan dan memegang kendali dalam pelaksanaan penerapan K3. Oleh karena itu tiap tahun akan dilakukan pembaruan komitmen bersama.

Terkait dengan peringatan bulan K3 nasional, TPKS sudah menerapkan standar keselamatan dalam operasional. Sejak tahun 2013 semester dua TPKS telah melakukan pengetatan di bidang K3 termasuk standar pelayanan mutu ISO 9001 dan lingkungan ISO 14001.(Jamrud)

Sebagai terminal petikemas berstandar Internasional, manajemen TPKS selalu berusaha untuk mempertahankan sekaligus meningkatkan pentingnya kesadaran bagi para pegawai termasuk mitra kerja dan vendor untuk selalu menerapkan sistem manajemen mutu, lingkungan, pengamanan termasuk SMK3 dalam kegiatan operasional, pasalnya implementasi tersebut demi kebaikan bersama.

Melalui momen penandatanganan Komitmen Bersama mengenai Implementasi Program Mutu, K3, Keamanan dan Lingkungan, TPKS mengajak komitmen manajemen dan para



Pelindo III Banjarmasin Jadi Objek Studi BANDING

Berkat kesuksesan Pelindo Banjarmasin dalam mengelola pelabuhan khususnya dalam penanganan bongkar muat barang serta pengangkutannya, kembali PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin pada awal Maret lalu menjadi objek studi banding Dishubkominfo Kotawaringin Barat dan Pelindo Kumai.

Rombongan studi banding terdiri dari 4 orang anggota Dishubkominfo Kepala Dishub Kominfo Kabupaten Kotawaringin Barat Petrus Rinda, Kepala Bidang Transportasi Laut Sugeng, Kepala Bidang LLASDP Iman Wahyudi dan Kepala bidang LLAJ Afrizal. Kedatangan rombongan didampingi langsung oleh General Manager PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Kumai Bambang Fry yang di sambut hangat oleh General Manager PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) Cabang Banjarmasin Hengki Jajang Herasmana beserta jajarannya.

Kunjungan studi banding ke Pelabuhan Banjarmasin bertujuan untuk mengali informasi terkait proses pengelolaan pelabuhan yang mana pada saat ini pelabuhan di Kotawaringin Barat masih belum memadai. Studi banding itu juga tidak terlepas dari permasalahan kondisi transportasi yang nantinya harus kembali dibenahi terkait pelabuhan penyeberangan dan pelabuhan Panglima Utar Kumai yang telah dibangun tetapi belum beroperasi. Saat ini untuk angkutan barang di Kotawaringin Barat sudah cukup signifikan, akan tetapi masih belum bisa bersinergi terkait masalah izin angkutan baik itu angkutan umum dan angkutan khusus.

Pertemuan studi banding dibuka langsung oleh Hengki Jajang Herasmana selaku General Manager Pelabuhan Banjarmasin. Manager Terminal Multipurpose, Manager Komersial, serta Manager SDM dan Umum juga turut hadir dalam pertemuan tersebut. (Jamrud)

Pelabuhan Dilirik Investor

Geliat perkembangan arus barang yang semakin meningkat dari tahun ke tahun semakin menunjukkan meningkatnya perekonomian suatu daerah, melirik potensi tersebut salah satu produsen Consumer Goods terbesar di Indonesia yakni Unilever bersama dengan salah satu perusahaan ekspedisinya PT Kamadjaja Logistik melakukan kunjungan ke pelabuhan banjarmasin untuk mengetahui potensi pelabuhan yang ada.

Rombongan terdiri dari Board of Director dari perusahaan tersebut. Salah satu direktur unilever Ramakrishnan Raghuraman dan Ivy Kamadjaja salah satu Chief Marketing dari PT Kamadjaja Logistik tertarik untuk melihat langsung fasilitas pelabuhan Banjarmasin. kunjungan diawali dengan acara diskusi dengan materi paparan dari Gusti Chaeruddin Manager terminal Multipurpose dan M. Helmi Manajer Terminal Petikemas yang memaparkan tentang kondisi pelabuhan Banjarmasin secara umum dan fasilitasnya.

Diskusi berkisar pada bagaimana kesiapan pelindo untuk menyongsong arus barang yang meningkat dari tahun ketahun.



Baik itu faktor alam meliputi cuaca maupun lingkungan seperti alur. Diakui memang, pada bulan tertentu dimana gelombang tinggi terjadi arus kapal sedikit berkurang, namun hal tersebut merupakan faktor alam. Kami dari PT Pelindo terus menyiagakan peralatan untuk melayani jelas helmi kepada rombongan. Gusti Chaeruddin menambahkan berapapun barang yang akan dikirimkan oleh Unilever Pelindo siap melayani, rata rata PT Pelindo melayani lebih dari 31.000 boks perbulan. Dan dengan pengembangan fasilitas yang ada kami optimis untuk dapat melayani arus barang yang meningkat, penambahan dermaga dari semula 240M menjadi 505 dan peningkatan peralatan baik Container Crane maupun RTG yang telah direncanakan semula tentunya semakin meningkatkan peluang peningkatan kinerja yang ada.



Wakil Menteri Perhubungan RI Bambang Susantono (kanan) saat melakukan kunjungan ke Terminal Teluk Lamong.

Wakil Menteri Perhubungan (Wamenhub) Bambang Susantono meninjau kesiapan Terminal Teluk Lamong milik PT Pelindo III (Persero) akhir Pebruari lalu. Terminal tersebut merupakan bagian dari perluasan Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya, Jawa Timur.

Bambang Susantono berharap ada percepatan pembangunan Terminal Teluk Lamong Pelabuhan Tanjung Perak. Proyek prestisius ini diharapkan bisa beroperasi tepat waktu atau pada April 2014 sudah tuntas pembangunan fisik. Sedangkan soft opening bisa digelar pada Mei 2014 dan pengoperasian penuh dapat dilakukan pada bulan Juli 2014.

"Ini akan menjadi salah satu outlet gateway dengan kapasitas besar. Maka itu kita berharap pembangunan bisa dipercepat," ungkap Bambang Susantono saat berada di Dermaga internasional Teluk Lamong.

Dia menambahkan Teluk Lamong akan optimal bila pengerukan alur pelayaran diperdalam. Saat ini alur masih berkisar antara -9 hingga -9,5 meter low water spring (LWS). Nantinya alur pelayaran diperdalam hingga -14 meter LWS pada tahap pertama dan tahap kedua menjadi -16 meter LWS.

Saat melakukan peninjauan, Bambang melihat kesiapan fisik pengoperasian Terminal Teluk Lamong. Rombongan Wamenhub didampingi Direktur Utama PT Pelindo III, Djarwo Surjanto, Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha, Husein Latief, Direktur Operasi dan Teknik PT Terminal Teluk Lamong, Agung Kresno Sarwono.

Dalam kunjungannya tersebut, Wamenhub juga didampingi Kepala Syahbandar Pelabuhan Tanjung Perak, Chris Wanda dan Kepala Otoritas Pelabuhan III Tanjung Perak, I Nyoman Gde Saputra juga ikut meninjau Terminal Teluk Lamong. Dalam kunjungannya, rombongan menuju ke lokasi dari sisi laut dengan menggunakan kapal Artama III yang dikelola PT Pelindo Marine Service, anak usaha PT Pelindo III.

Ketika sampai di Dermaga Terminal Teluk Lamong, Bambang bersama rombongan langsung melakukan peninjauan pembangunan dermaga, lapangan penumpukan dan jalan penghubung (causeway), jembatan penghubung hingga gedung perkantoran di area Terminal Teluk Lamong.

"Tanjung Perak secara keseluruhan adalah pelabuhan yang sangat strategis di Indonesia.



Apalagi dikaitkan dengan jalur atau koridor logistik Jakarta-Surabaya, nantinya akan bersambung dengan kereta api, bahkan trans Jawa," lanjutnya.

Disela-sela kunjungannya, Wamenhub berharap agar ada percepatan pembangunan di Pelabuhan Tanjung Perak.

Pembangunan Terminal Teluk Lamong akan menjadi salah satu outlet gateway dari Indonesia. "Karena itu, kita perlu segera mempercepat upaya-upaya untuk meningkatkan kapasitas diperbesar, salah satunya adalah pembangunan ini (Terminal Teluk Lamong)," tuturnya.

Ia menambahkan, selain pembangunan Terminal Teluk Lamong, Kementerian Perhubungan juga telah menunjuk PT Pelindo III melakukan pekerjaan pendalaman dan pelebaran di Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) hingga 14 meter, sehingga nantinya bisa meningkatkan ukuran kapal petikemas hingga kapasitas 5.000 TEUs.

Sementara itu, Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto menambahkan, pembangunan Terminal Teluk Lamong sudah mencapai tahap penyelesaian.

"Kita tinggal menunggu alat-alatnya datang. Sekitar bulan April 2014 nanti akan ada 3 crane (Ship to Shore Crane) yang datang dan juga crane di darat (Automated Stacking Crane)," ujar Jarwo.

Djarwo kembali menambahkan, bahwa dalam finishing pembangunan, pihaknya juga sudah melayangkan izin operasional Terminal Teluk Lamong di instansi terkait.

"Soft opening tetap sesuai target akan dilakukan pada awal Mei 2014. pada tahap awal roperasi nantinya akan melayani kapal peti kemas domestik, selanjutnya secara bertahap melayani kapal-kapal peti kemas internasional dan curah kering internasional," pungkasnya.

Kepala Humas PT Pelindo III, Edi Priyanto ketika dikonfirmasi menambahkan bahwa Terminal Teluk Lamong tersebut memiliki kedalaman yang cukup idela yaitu -14 meter LWS.

Pada tahap pertama yang akan dioperasikan tahun 2014 Terminal Teluk Lamong memiliki panjang dermaga petikemas internasional sepanjang 500 meter dan dermaga petikemas domestik sepanjang 450 meter, sedangkan lapangan petikemas seluas 15,86 Ha dan 10 ha untuk lapangan curah kering serta lahan kantor seluas 7 ha.

Edi mengatakan, pada tahap I pembangunan Terminal Teluk Lamong akan mampu menampung 342.000 TEUs petikemas domestik dan 435.000 TEUs petikemas internasional, pada tahap selanjutnya akan dikembangkan lagi dengan daya tampung yang lebih besar.

"Produktivitas bongkar muat di Terminal Teluk Lamong diperkirakan mencapai 20-25 Box/Crane/Hour pada petikemas domestik, sedangkan pada petikemas internasional dengan menggunakan teknologi twinlift diperkirakan kinerja bongkar muat bisa terdongkrak hingga mencapai 30-35 Box/Crane/Hour," ujar Edi. (Berlian)

WAMENHUB Tinjau Kesiapan Operasi Terminal Teluk Lamong

Wakil Menteri Perhubungan RI Bambang Susantono (kiri) berbincang dengan Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto saat meninjau Terminal Teluk Lamong.

Pelindo III Kembangkan SDM Berkelanjutan

PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) III tidak hanya ekspansi membesarkan infrastruktur fisik, tetapi juga serius membangun sumber daya manusia (SDM) yang notabene penggerak utama layanan kepelabuhanan.

Persiapan SDM berdaya saing dilakukan dengan membangun sistem peningkatan kapabilitas karyawan terus menerus, penilaian kinerja berkelanjutan, serta memberi apresiasi terhadap kinerja karyawan berprestasi.

Direktur Personalia dan Umum Pelindo III A. Edy Hidayat N. menguraikan tuntutan penyiapan tenaga profesional semakin besar. Pasalnya, perseroan kini terus mengembangkan usaha dengan membangun anak perusahaan baru.

Semula, sambung dia, perusahaan memiliki anak usaha PT Terminal Petikemas Surabaya (TPS), PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI), dan Rumah Sakit Primastya Husada Citra (PHC) lantas ekspansif mendirikan PT Pelindo Marine Service (PMS), PT Terminal Teluk Lamong (TTL), dan PT Pelindo Daya Sejahtera (PDS).

"Kami juga melakukan afiliasi dengan sejumlah usaha, di antaranya PT Ambang Barito Persada, PT Portek Indonesia, dan PT Jasa Marga Bali Tol," jelasnya menggambarkan ekspansi bisnis yang terus dilakukan perseroan.

Edy menilai berbagai ekspansi bisnis itu memerlukan dukungan sumber daya manusia yang seringkali berasal dari entitas induk dalam tahap awal. Pegawai di anak perusahaan yang dipandang masih memerlukan tenaga-tenaga dari Pelindo III khususnya level manajerial sepenuhnya didukung dari Pelindo III.

Seperti diketahui, Terminal Teluk Lamong dijadwalkan beroperasi tahun ini. Tidak hanya besar dari segi kapasitas, pelabuhan ini juga menjadi daya tarik kapal-kapal asing datang ke Indonesia.

"Makanya roadmap pengembangan sumber daya kami berorientasi internasional pula," tambahnya. "Terlebih nantinya ada masyarakat ekonomi Asean, dengan persiapan SDM berkualitas kami siap bersaing."

Dia menggambarkan pada 2014 perseroan akan mengirimkan 30 orang karyawan kuliah ke Eropa untuk mengambil master (S-2). Sedangkan setahun sebelumnya sudah ada 20 orang yang kuliah ke Belanda, Belgia, Swedia dan sebagainya. Kegiatan serupa dilakukan pada 2012 dengan mengirim 10 orang, sehingga nantinya dengan jumlah 60 orang karyawan berpendidikan master (S-2) luar negeri diharapkan SDM Pelindo III sudah go internasional.

Pengiriman orang ke luar negeri, sambungnya, tidak hanya untuk belajar dari bangku kuliah. Namun, orientasi perseroan mengirimkan orang agar ada sumber daya yang berorientasi dan berwawasan internasional.

"Mereka di sana selain sekolah master bisa melihat bagaimana layanan pelabuhan, bertemu banyak orang dan berinteraksi sehingga kemampuan intelektual dan kematangan emosionalnya terasah," urainya.

Pelindo III dan entitas anak memiliki sekitar 3.007 orang karyawan, 2.067 di antaranya berada di induk usaha. Dari jumlah karyawan di induk komposisinya terdiri dari 887 orang berpendidikan sarjana, 404 berpendidikan diploma, 173 orang berpendidikan master dan satu doktor serta sisanya berpendidikan sekolah menengah atas.

Perkuatan di Dalam Organisasi

Direktorat Personalia dan Umum juga memperkuat kapasitas sumber daya manusia dengan peningkatan kualitas terstruktur. Sejumlah cara yang dilakukan di antaranya penjenjangan pendidikan terstruktur, sertifikasi supervisor, sertifikasi analis, sertifikasi lainnya, serta pendidikan bagi level pelaksana.

Direktur Personalia dan Umum
Pelindo III A. Edy Hidayat N.

"Orang jangan sampai setahun tidak diklat [pendidikan dan pelatihan]," begitu Edy menggambarkan bagaimana peningkatan kualitas terus dilakukan.

Secara lebih spesifik lagi, kata dia, disusun pola penilaian perorangan berbasis online bernama Sistem Manajemen Kinerja Individu (SMKI). Infrastruktur itu menggunakan penilaian multi raters (360 derajat),

Kembangkan Daerah

Selain pola pengembangan utama SDM, Direktorat PUM juga melakukan terobosan dengan mendidik putra-putri daerah berprestasi. Caranya dipilih kader potensial di sekitar bisnis Pelindo III dan dididik untuk menjadi pegawai.

Pada 2010 lalu ada 60 lulusan terbaik SLTA dari Kalimantan Tengah, Kalimantan Selatan, Bali, NTB, dan NTT direkrut untuk mengikuti program pendidikan.

sebagus apapun kualitas karyawan tanpa secara sistematis dikembangkan maka kontribusi terhadap perseroan bisa semakin berkurang.

Berbagai terobosan guna membentuk sumber daya manusia yang handal dan mumpuni membuat Pelindo III mendapat sejumlah penghargaan.

Pada 2009, Direktur Personalia dan Umum mendapat yaitu Human Capital Appreciation to Pelindo III untuk 2 (dua)



Pembekalan program S2 luar negeri bagi pegawai Pelindo III

Wisuda rekrutmen putra-putri daerah di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

di mana, karyawan dinilai oleh atasan, oleh rekan sekerja, dan oleh bawahan, serta berhak juga menilai diri sendiri.

Edy menilai pola penilaian yang bertingkat membuka kesempatan setiap karyawan selalu memiliki informasi pengembangan diri, berbekal masukan dan saran bawahan atau atasan. Terlebih penilaian menyangkut berbagai sisi, mulai dari kecakapan, inovasi sampai kepemimpinan.

"Jadi ada coaching, mentoring dan counseling terstruktur sehingga meningkatkan kualitas kerjasama dan keterikatan terhadap manajemen," paparnya.

Hasil penilaian itu, sambungnya, diharapkan meningkatkan kinerja sekaligus digunakan untuk menentukan pengembangan diri, sistem karier, posisi dan seberapa cepat seseorang naik jabatan. Termasuk besaran bonus dipengaruhi penilaian yang dilakukan tahunan itu.

Sebelum diterima para siswa harus berprestasi unggul, mengikuti psikotes, tes kesehatan hingga wawancara sebelum disekolahkan.

"Mereka setahun mengikuti program Diploma 1 Angkatan Laut dan Kepelabuhanan 1 tahun dan dilanjutkan D3 Administrasi Niaga di STIAMAK Barunawati Surabaya," urai Edy.

Program serupa digelar pula 2013 dengan merekrut 60 orang untuk menempuh pendidikan Diploma 1 Jurusan Angkatan Laut dan Kepelabuhanan di Politeknik Pelayaran (Poltekpel) Surabaya.

Edy menuturkan kini perseroan sedang menyiapkan terobosan melalui pembentukan asisten manajertalenta dan kinerja SDM. Tugas bagian baru itu yakni memelihara dan mengembangkan talenta yang mempunyai kompetensi tinggi.

Selain itu, kata dia, bagian baru itu bertugas mengembangkan bakat-bakat yang sudah ada. Menurutnya,

kategori yang berbeda, sebagai: The Best for Human Capital Index, Infrastructure, Utilities & Transportation Industry Category dan The Best for Employee Net Promotor Score, Infrastructure, Utilities & Transportation Industry Category.

Penghargaan berikutnya diterima pada tahun 2012, yaitu Indonesian Human Capital Study 2012 dengan kategori sebagai The Best For CEO Commitment. Penghargaan terbaru yang diterima oleh Direktur Personalia dan Umum pada tahun 2013 adalah The Asia Human Resources Development (HRD) Awards 2013 dengan kategori untuk Outstanding Contribution to the field of Human Resource Development Contribution to the Organization.

Penghargaan ini merupakan bukti nyata bahwa Pelindo III memiliki komitmen yang tinggi khususnya dalam hal pengelolaan SDM yang telah mendapat pengakuan di kancah nasional maupun internasional. (Berlian)

Ilustrasi
Terminal Teluk
Lamong.

Cosco dan Alken Siapa Jajal Teluk Lamong

Dimana manajemen Terminal Teluk Lamong berharap bisa mengetahui margin error sepanjang trial. PT Terminal Teluk Lamong sendiri telah menetapkan trial (uji coba) dilaksanakan mulai Mei hingga Juli 2014.

"Trial ini untuk mengetahui sejauh mana sistem operasi yang sudah berjalan. Demikian juga untuk mengetahui apakah trial ini sudah sesuai dengan harapan atau belum," kata Direktur Operasi PT Terminal Teluk Lamong, Agung Kreswo Sarwono saat dijumpai disela-sela kunjungan ke Teluk Lamong (28/02/2014) lalu.

Tentu saja trial ini tidak dengan "tangan kosong". Artinya ada beberapa shipping lin (perusahaan pelayaran) yang bersedia menjadi volunteer. Disebutkan Agung Kresno, beberapa perusahaan pelayaran domestik seperti Alken dan satu shipping line asing Cosco sudah bersedia menjadi volunteer.

Tetapi Agung menegaskan baru Alken yang bersedia menjadi volunteer. Sedangkan Cosco baru dipastikan sebagai pengguna jasa asing pertama yang sudah memastikan diri. Agung menyebut ada beberapa perusahaan yang sudah bersedia menjadi volunteer. Tetapi saat ini baru Alken yang sudah pasti konfirmasi.

Operasional Terminal Multipurpose Teluk Lamong tinggal menghitung hari. Sudah banyak persiapan yang dilakukan PT Terminal Teluk Lamong selaku operator penyedia jasa. Seperti mempersiapkan sistem operasi menggunakan Terminal Operation System (TOS).

"Dalam uji coba ini kita akan menggunakan kapal berukuran besar. Minimal akan kita terapkan pada kapal panjang 150 meter, dengan muatan minimal 200 boks dahulu. Kebetulan Alken sudah memastikan satu unit kapal dari Balikpapan dan kemungkinan bermuatan 400 boks," urai mantan Manajer Operasi PT Terminal Petikemas Surabaya itu.

Sepanjang uji coba atau trial ini masing-masing pihak telah menggenggam asuransi bila terjadi kekurangan. Dijelaskan Agung asuransi tersebut meliputi semua bidang sepanjang trial. Seperti peralatan bongkar muat yang dimiliki operator sudah mengantongi garansi dua tahun.

Dalam trial ini Terminal Teluk Lamong tidak hanya untuk mengetahui kesalahan dan kelemahan saja. Tetapi juga untuk mengetahui kecepatan, ketepatan, produktivitas bongkar muat, hingga penerapan teknologinya.

Masalahnya Teluk Lamong merupakan terminal green port pertama dengan sistem operasi elektrik. Mulai dari pengoperasian alat bongkar muat, peralatan distribusi logistiknya, hingga penggunaan infrastruktur lainnya sudah bebas emisi.

Sebetulnya ada beberapa perusahaan yang sudah konfirmasi untuk mengikuti trial ini. Tetapi Agung baru Alken yang sudah memastikan, sedangkan Cosco diperkirakan tidak ikut trial, tetapi langsung operasi.

Sebab operasi Teluk Lamong untuk terminal domestik dan internasional tidak sama. Untuk terminal domestik dipastikan bulan Juli sudah operasi penuh, sedangkan internasional baru September sudah berjalan.

Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto menyebutkan operasi Teluk Lamong ini sudah diajukan ke Kementerian Perhubungan. Pelindo III selaku induk perusahaan Terminal Teluk Lamong berharap saat operasi penuh nanti tidak ada kesalahan-kesalahan meski progres fisik belum sepenuhnya tuntas.

"Kita sudah mengajukan izin ke pemerintah mengenai operasi ini. Dimana kita harapkan ada komunikasi dan koordinasi antara Pelindo III dengan regulator sepanjang tahap finalisasi ini. Mana saja yang harus dilakukan perbaikan-perbaikan," tegasnya.

Dia menambahkan bila operasi ini harus menunggu tuntas seluruh pengerjaan, dikhawatirkan tidak bisa mengevaluasi. Masalahnya pada tahap finalisasi ini bisa mengetahui mana saja yang perlu dilakukan perbaikan-perbaikan.

Terminal Teluk Lamong sendiri diharapkan bisa

mengurangi waiting time seperti yang dikampanyekan selama ini. Sebab waiting time di Pelabuhan Tanjung Perak saat ini sudah mulai berkurang dari semula tujuh hari.

Dengan sisa 15 persen progres fisik, Djarwo optimistis penyelesaian pembangunan Teluk Lamong akan tuntas pada akhir April. Sebab pada April itu akan datang tiga peralatan modern Automatic Stacking Crane (ASC) yang saat ini berada di China.

Alat tersebut saat ini berada di China lantaran menunggu progres pembangunan selesai. "Kita memang tidak bisa mendatangkan alat, karena alat (ASC) itu tidak boleh berdebu. Sehingga harus menunggu fisik pembangunan selesai, baru mendatangkan," pungkasnya.

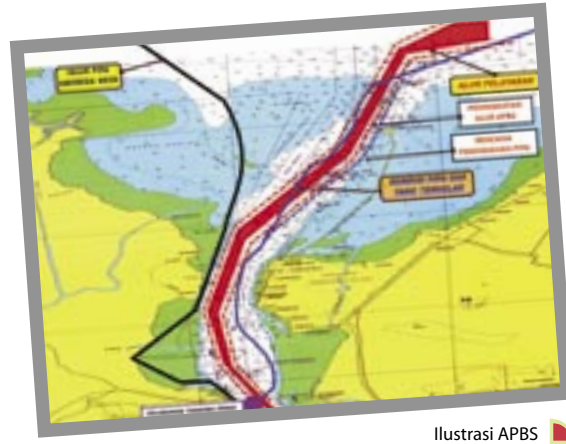
PT Pelindo III sepenuhnya mendukung trial yang akan dilakukan sebelum dilaksanakannya operasi penuh. Sebab dengan pelaksanaan trial ini diharapkan bisa mengetahui titik mana saja yang harus dilakukan pembenahan.

Dalam trial itu disebutkan Djarwo Surjanto juga untuk mengetahui demurrage dan waiting time. Tetapi pihaknya optimistis demurrage dan waiting time bisa terpankas. (Kalimas)

Ilustrasi

Direktur Operasi dan Teknik PT Terminal
Teluk Lamong Agung Kresno Sarwono

Relokasi Pipa Lambat Alur Pelayaran Terganggu



Ilustrasi APBS

PT Pertamina Hulu Energi West Madura Offshore (PHE WMO) selaku pemilik pipa gas yang melintang di Alur pelayaran Barat Surabaya (APBS) dinilai lambat dalam melakukan pekerjaan pemindahan pipa. Padahal, kawasan APBS tersebut berada di Pelabuhan Tanjung Perak, Surabaya yang dikelola oleh Pelindo III. Dan dengan adanya pipa tersebut aktivitas dan lalu lintas pelayaran terganggu. Pelabuhan Tanjung Perak, yang merupakan pelabuhan terbesar kedua di Indonesia setiap harinya tidak pernah berhenti bongkar muat barang untuk disalurkan ke Indonesia Timur.

Edi bilang kalau revitalisasi dan pemindahan pipa selesai, maka manfaat yang diperoleh bukan hanya untuk Pelindo III, tapi juga untuk masyarakat di Indonesia bagian timur. Nanti akan ada efisiensi biaya logistik, karena alur pelayaran bisa dilewati oleh kapal yang lebih besar dan akan berpengaruh pada peningkatan pertumbuhan ekonomi wilayah Jawa Timur menjadi 7 persen per tahun.

Keterlambatan pekerjaan pemindahan pipa diakui oleh PHE WMO. General Manager PHE WMO, Bambang H Kardono, di Surabaya kepada wartawan mengungkapkan, pada tender awal memang terjadi masalah administrasi sehingga pekerjaan tersebut harus ditender ulang dan mengakibatkan keterlambatan relokasi pipa gas. "Kini tender ulang proyek pemindahan pipa gas sedang berlangsung," katanya. Ia menjelaskan, upaya tersebut sudah sesuai dengan peraturan SKK Migas yang berlaku bagi semua perusahaan Kontraktor Kontrak Kerja Sama (KKKS) di sektor migas. "Kami harap proses tender berjalan dengan lancar dan sesuai rencana awal," ujarnya.

Edi Priyanto, Kepala Humas Pelindo III menyampaikan karena pipa ini mengganggu, maka setiap bulannya, Pelindo III rugi hingga Rp 1,3 triliun. Saat ini katanya, sambil menunggu PHE WMO melakukan pemindahan pipa, Pelindo berinisiatif melakukan pengerukan hingga kedalaman antara 14 hingga 16 meter Low Water Spring (LWS) dan pelebaran sepanjang 200 meter, agar kapal-kapal mudah beraktivitas.

Bambang memperkirakan pengerjaan pemindahan pipa dapat dilakukan pada 2014, karena PHE WMO memahami pentingnya pemindahan pipa tersebut bagi industri, bahkan untuk meningkatkan perekonomian Jatim. "Yang bisa kami kerjakan, ya kami kerjakan. Tapi, pipa itu urusan PHE WMO. Mereka memang tidak lepas tanggung jawab, namun lambat sekali pengerjaannya. Sekarang saja lelangnya

belum selesai," kata dia. Pipa gas ini sebetulnya sudah mengganggu sejak tahun 2009 lalu, namun pada saat itu, pipa gas masih ditangani oleh Kodeco. Dan saat ini pipa gas tersebut diambil alih oleh PHE WMO. Maka, otomatis tanggung jawab relokasi pipa menjadi tanggung jawab PHE WMO.

Sementara itu, Sekretaris Perusahaan PT Pertamina Hulu Energi Wahidin Nurluzia menyampaikan relokasi pipa akan terus diupayakan agar secepatnya berjalan. Namun, pemindahan itu tidak dilakukan oleh PHE WMO sendiri, melainkan melalui proses lelang. Ia enggan mengungkapkan biaya yang diperlukan untuk memindahkan pipa tersebut. "Sekarang saja, tender masih berjalan dan belum ketahuan siapa pemenangnya, jadi belum tahu biayanya," kata dia.

Seperti yang telah ditulis di DERMAGA sebelumnya, Pelindo III melalui anak perusahaannya, PT Pelindo Marine Service (PMS), menjalin kerja sama dengan Van Oord Dredging and Marine Contractor B.V. di Rotterdam, Belanda, guna membentuk PT Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS). Dirut Pelindo III-Djarwo Surjanto dalam sambutannya pada acara Penandatanganan nota kesepahaman yang diselenggarakan di Aula KBRI Den Haag tanggal 17 Januari 2014 lalu menyampaikan, APBS akan memegang peran penting dalam menunjang Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pintu gerbang ekonomi Provinsi Jawa Timur dan wilayah Indonesia Timur. Hal itu diharapkan dapat mendukung peningkatan pertumbuhan ekonomi di Jawa Timur sebesar 7 sampai 8 persen pada 2014. (Mutia, dari beberapa sumber)



Ilustrasi



Antrian kapal di Pelabuhan Tanjung Perak

Walikota Banjarmasin Apresiasi Penerapan K3 di Pelindo III Banjarmasin

Pelindo III Cabang Banjarmasin kembali meraih penghargaan sebagai pembina K3 terbaik Kota Banjarmasin. Penganugerahan tersebut secara simbolis dilaksanakan dengan pemberian piagam penghargaan yang diberikan oleh Walikota Banjarmasin H. Muhidin dalam acara Apel Bulan K3 yang dilaksanakan 27 Februari 2014 lalu di Lapangan Swiss Bell Hotel Banjarmasin.

Di tahun 2012, Pelindo Banjarmasin juga telah berhasil menorehkan prestasi yang sama sebagai pembina K3 terbaik. Hal ini menjadi motivasi bagi Manajemen Pelindo Banjarmasin untuk terus konsisten dalam menerapkan K3 di lingkungan perusahaan. Khususnya pada kegiatan kepelabuhanan seperti operasional yang memiliki risiko cukup besar untuk keselamatan karyawan. Dan terbukti pada tahun ini Pelindo Banjarmasin berhasil mempertahankan prestasinya kembali sebagai salah satu pembina K3 terbaik Kota Banjarmasin.

Manager SDM dan Umum PT Pelindo, Hasna Rief Kahariyah hadir sebagai penerima piagam tersebut, disampaikan piagam ini merupakan hasil dari konsistensi PT Pelindo III dalam menerapkan budaya K3 di perusahaan. Asman Hukum dan Pengamanan PT Pelindo, Annang Cahyadi yang juga turut hadir dalam Apel tersebut menyatakan bahwa sesuai dengan tema Peringatan Bulan K3 tahun 2014 kali ini yaitu "Mewujudkan budaya K3 untuk menjamin stabilitas usaha dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional". K3 merupakan suatu cara untuk menekan angka kecelakaan akibat kerja di setiap perusahaan, Pelindo Banjarmasin sebagai perusahaan penyedia jasa kepelabuhanan memprioritaskan keselamatan bagi

para karyawan terutama seiring bertumbuhnya potensi produksi di pelabuhan dengan bertambahnya peralatan yang dalam pengoperasiannya harus diseleraskan pula dengan keahlian dan keterampilan sebagai pendukung kegiatan tersebut. Seperti 2 unit CC dan 4 unit RTG yang rencananya akan di datangkan tahun ini diperlukan pertimbangan untuk aspek keselamatannya. Dengan terus menerapkan budaya K3 di pelabuhan diharapkan kegiatan operasional di pelabuhan bisa mendukung pertumbuhan ekonomi nasional khususnya di kota Banjarmasin. Mitra kerja PT Pelindo Banjarmasin yang melakukan kegiatan di pelabuhan juga diwajibkan untuk menerapkan budaya K3.

K3 menciptakan suatu sistem keselamatan dan kesehatan kerja dengan melibatkan unsur manajemen, tenaga kerja, kondisi dan lingkungan kerja dalam rangka mencegah dan mengurangi kecelakaan dan penyakit akibat kerja serta terciptanya tempat kerja yang aman, efisien dan produktif. Kesehatan dan Keselamatan Kerja merupakan aspek penting yang tidak dapat dipisahkan dalam suatu proses produksi / jasa yang diselenggarakan suatu perusahaan, terlebih lagi bila perusahaan tersebut mempunyai jumlah pekerja yang besar dan kinerjanya beresiko tinggi. Adapun yang menjadi Dasar-dasar pelaksanaan Keselamatan dan Kesehatan Kerja telah diatur dalam UU No.1 Tahun 1970 yang merupakan lex generalis dari masing – masing Peraturan Menteri Tenaga Kerja yang mengatur dari pembentukan P2K3, AK3 dan SMK3 dan juga mengenai hal – hal yang berpotensi mengalami kecelakaan kerja. Selain itu di lingkungan PT Pelindo III K3 juga diatur melalui Peraturan Direksi PT Pelindo III (Persero). (Jamrud)



Walikota Banjarmasin Muhidin saat menyerahkan penghargaan K3 kepada Asistem Manager Hukum dan Pengamanan Pelindo III Banjarmasin Annang Cahyadi.



Pelindo III Dilirik LLLI-NL untuk **Kerjasama Riset** di Bidang Transportasi Logistik

Logistik masih akan menjadi trending topic yang tetap menarik untuk dibahas dan diperbincangkan selama beberapa tahun kedepan. Hal ini disebabkan karena masih tingginya biaya logistic di Indonesia yang disebabkan oleh beberapa factor seperti tingginya waktu pengiriman barang, kurang lancarnya distribusi dari produsen ke konsumen, infrastruktur transportasi yang masih kurang memadai seperti akses jalan raya, pelabuhan, kereta api, bandara dan transportasi penghubung lainnya serta belum adanya kebijakan pemerintah yang mendukung. Berdasarkan data terakhir Bank Dunia Tahun 2012, di wilayah regional Asia Tenggara, indeks kinerja merupakan isu yang masih akan tetap hangat dibicarakan sampai beberapa tahun kedepan. logistic Indonesia atau yang lebih dikenal sebagai Logistics Performance Index (LPI) jauh tertinggal di belakang Negara-Negara berpenghasilan menengah. Tetangga kita Malaysia menduduki rangking ke-29, Singapura mendapatkan rangking pertama dan Indonesia menempati posisi ke-59 peringkat Bank Dunia untuk Logistics Performance Index (LPI) Tahun 2012.

Di era ekonomi global dewasa ini, Logistik merupakan sebuah kunci penggerak dalam hal daya saing dan pengembangan perekonomian suatu bangsa. Untuk menciptakan suatu praktik logistic yang berkelanjutan

bagi sebuah negara berkembang maka diperlukan partisipasi sektor industri melalui perkembangan di bidang teknologi serta pihak akademika melalui pengembangan ilmu pengetahuan dan penelitian. Inovasi akademik di bidang transportasi logistic umumnya di titik beratkan pada aspek pelayanan, wawasan, infrastruktur serta alur perpindahan barang dan orang. Maka dibutuhkan sebuah Sistem Logistik yang Efisien yang menjadi prasyarat bagi suatu Kota, Daerah dan Negara untuk produknya bisa tetap kompetitif dalam perdagangan internasional, mendorong pertumbuhan pembangunan ekonomi lokal dan nasional serta meningkatkan taraf hidup penduduknya.

Melihat latar belakang tersebut diatas, maka sebagai upaya untuk memperkuat Sistem Logistik Nasional (SisLogNas) dan meningkatkan indeks kinerja Logistik Nasional, Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Belanda menjalin kerjasama di bidang riset pengembangan transportasi logistic yang kemudian diwujudkan melalui wadah kerjasama antara Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dengan sebuah lembaga penelitian dan pengembangan

logistic Belanda yang dikenal sebagai Dinalog (Dutch Institute for Advanced Logistics). Organisasi Logistik Negeri Kincir tersebut dibentuk untuk mendukung kebijakan Kementerian Infrastruktur dan Lingkungan Belanda yang menaruh perhatian terhadap 3 Sektor Logistik yaitu Green Logistics (Kegiatan Logistik harus berwawasan lingkungan dengan meminimalkan dampak yang ditimbulkan terhadap kelestarian alam sekitar), Agrollogistics (Kegiatan Logistik yang dikonsentrasikan pada alur proses pengemasan dan pengiriman produk sektor agricultural baik pertanian maupun perkebunan) dan Urban Logistics (Kegiatan Logistik yang difokuskan pada studi perencanaan dan pengembangan manajemen infrastruktur transportasi perkotaan).

Mengapa Transportasi Logistik ?

Salah satu alasan mengapa bidang transportasi logistic menjadi pusat perhatian dari kerjasama kedua Lembaga Litbang pemerintahan kedua Negara adalah karena sektor infrastruktur menempati porsi 30 persen faktor penentu timbulnya biaya logistic. Dan bidang transportasi laut merupakan intermoda primadona pengiriman barang dan kontainer karena biaya yang relative murah dibandingkan intermoda transportasi lainnya. Hampir 70 persen pengiriman barang dan kontainer dalam perdagangan dunia adalah menggunakan jasa pelabuhan. Kelancaran kegiatan Eksport Import dan besarnya volume perdagangan nasional

suatu bangsa sepenuhnya bergantung pada kelancaran dan kecepatan pelayanan jasa kepelabuhanan.

Untuk lebih meningkatkan kontribusi terhadap kinerja pelaksanaan agenda nasional kerjasama logistic antara komponen kedua Lembaga Litbang (SisLogNas dan Dinalog) maka dibentuklah sebuah lembaga aplikasi riset bernama Living Lab Logistics Indonesia – Netherland (LLLI-NL) yang pendiriannya dipelopori oleh Trisakti Intertional Business School dan Rotterdam Business School (TIBS-RBS). Kerjasama antara kedua institusi pendidikan tersebut didasari pemikiran bahwa perindustrian di kedua Negara harus siap menghadapi ketatnya persaingan dunia usaha yaitu di era pasar bebas dimana Indonesia harus berkompetisi di lingkup ASEAN dan Belanda berkompetisi di lingkup Uni Eropa sehingga banyak perusahaan akan membutuhkan tenaga SDM dan harus mempersiapkan para Pegawainya dengan ilmu pengetahuan dan riset terapan logistic yang diperolehnya melalui pendidikan di Universitas.

Mengapa Pelindo III ?

Sebagai salah satu upaya untuk mewujudkan riset logistic bagi pengembangan strategi untuk mencapai tujuan meningkatkan Indeks Kinerja Logistik (LPI) Nasional maka dibutuhkan kerjasama dari 3 (tiga) Pilar Utama Logistik yaitu Pemerintah, Perusahaan dan Universitas (Governments, Companies and Universities). Konsep kerjasama tersebut dikenal sebagai Triple Helix Collaboration, dimana peranan penting

masing-masing pihak menentukan hasil dari riset yang dilakukan karena pihak Pemerintah adalah sebagai penentu kebijakan yaitu selaku pembuat peraturan dan perundang-undangan pendukung, Perusahaan merupakan pihak pelaku usaha logistic sehingga menjadi obyek penelitian dan Universitas adalah pihak yang melakukan riset terapan ilmu logistic.

Dalam rangka melaksanakan program kerjanya, Living Lab Logistics Indonesia – Netherland (LLLI-NL) menggandeng beberapa partner penting. Sebagai implementasi dari Konsep Triple Helix Collaboration yaitu 1). Pemerintah : Institusi Pemerintah Indonesia diwakili oleh Kementerian Perhubungan melalui Tim SisLogNas yang berperan sebagai Koordinator Kementerian Perekonomian Republik Indonesia dan dari Institusi Pemerintah Belanda diwakili oleh Dinalog selaku Lembaga Penelitian dan Pengembangan Logistik dan Nuffic-Neso sebagai Lembaga Pendidikan Nasional Belanda yang berperan aktif menyediakan beasiswa pendidikan S1 hingga S3 di bidang Logistik; 2). Perusahaan : Melibatkan Perusahaan BUMN Indonesia yaitu PT Pelabuhan Indonesia I, PT Pelabuhan Indonesia II, PT Pelabuhan Indonesia III dan PT Pelabuhan Indonesia IV sebagai Operator Penyedia Jasa Kepelabuhanan dan Swasta Nasional yaitu PT Samudra Indonesia dan PT Meratus selaku Operator di bidang Transportasi Laut sedangkan perusahaan BUMN Belanda yang terlibat adalah Port of Rotterdam yang merupakan Operator Pelabuhan Terbesar di Belanda



Para Direktur Pelindo III Saat Menghadiri Penanda Tanganan Perjanjian Bilateral Bidang Logistik di Belanda (5/4/2013)

Gambar 2. Mervin Baker (Direktur Nuffic-Neso), Elly Adriana Sinaga (Kepala Litbang Kemenhub RI) dan Fritz Blessing (Manager LLLI-NL) Saat Menghadiri Salah Satu Acara LLLI-NL

dan Eropa sedangkan Swasta Nasional Belanda adalah Witteveen Bos dan Praktijleren Barnelled sebagai Operator Jasa Pelayaran Kapal serta PT. Olloposelaku Importir Komoditi Perkebunan Wilayah Indonesia Timur Khususnya Ambon dan PT. Euro East Bridge Farm selaku Importir Komoditi Perkebunan Wilayah Indonesia Barat Khususnya Jawa; 3). Universitas : Menggandeng beberapa Universitas Negeri dan Swasta Nasional Indonesia terutama Fakultas Teknik dan Ekonomi yaitu Institut Teknologi Bandung, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya, Universitas Gajah Mada dan Trisakti Internasional Business School sedangkan

Pelindo III merupakan pintu gerbang perdagangan wilayah Timur Indonesia dan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya merupakan pelabuhan terbesar kedua setelah Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Apalagi dengan pembangunan dan pengoperasian PT. Terminal Teluk Lamong sebagai Terminal Petikemas Internasional Kedua setelah PT. Terminal Petikemas Surabaya yang telah berdiri sebelumnya. Sehingga impian Kemertian Perekonomian Indonesia menjadi pelabuhan-pelabuhan Indonesia sebagai Global Hub Port bisa menjadi kenyataan. Pembangunan terminal baru Kelas Internasional seperti PT. Terminal Teluk Lamong Surabaya dan bahkan Newport Kalibaru Jakarta dapat mengambil posisi Port of Singapore (PSA) sehingga ekspor-import barang dan kontainer dari dan ke Benua Amerika dan Benua Eropa tidak perlu lagi harus melakukan transit di Singapura.

Langkah Awal Pelaksanaan Kerjasama

Untuk mendukung agenda kerjasama yang telah dijalin antara Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Belanda tersebut, beberapa kegiatan telah dilaksanakan oleh Pelindo III diantaranya adalah dengan mengirimkan beberapa Eksekutif Managers setingkat Manager Utama, Asisten Senior Manager dan Senior Manager untuk berpartisipasi mengikuti Short Course Compare and Contrast di bidang Port Management and Logistics yang diselenggarakan oleh Rotterdam Business School (RBS) Belanda selama 2 (dua) minggu. Agenda kegiatan Program Kursus Singkat tersebut diisi dengan kegiatan intensif yang terdiri dari kegiatan studi di kelas dengan mempelajari berbagai teori manajemen kepelabuhanan dan logistic serta diselingi dengan kegiatan diskusi yang diselenggarakan di Rotterdam Belanda. dan kunjungan lapangan. Kemudian dilanjutkan dengan kegiatan kunjungan lapangan untuk melaksanakan kegiatan praktik kerja dan studi banding di beberapa pelabuhan di Belanda, Prancis dan Belgia.

Sepanjang tahun 2013, Pelindo III telah mengirimkan 2 (dua) rombongan yang masing-masing terdiri dari 20 (dua puluh) orang Eksekutif Manager untuk mengikuti Program Pendidikan tersebut yaitu Angkatan Pertama telah diselenggarakan

pada tanggal 25 Mei 2013 s/d 17 Juni 2013, Angkatan Kedua pada tanggal 28 Oktober 2013 s/d 17 Nopember 2013. Dan untuk tahun 2014, Pelindo III akan mengirimkan peserta untuk Angkatan Ketiga yang rencananya akan diselenggarakan mulai tanggal 26 Mei 2014 s/d 11 Juni 2014.

Melalui partisipasi dalam agenda kegiatan yang juga diikuti oleh perwakilan Pelindo I, Pelindo II dan Pelindo IV tersebut, selain di bidang manajemen diharapkan para peserta dapat memperoleh gambaran baru tentang wawasan, visi dan inovasi di bidang operasional pelabuhan terutama dengan mempelajari jaringan transportasi logistik di Belanda dan negara Eropa lainnya. Port of Rotterdam mendapatkan predikat sebagai pelabuhan tersibuk di dunia di tahun 2012 walaupun predikat tersebut kemudian diambil alih pada tahun 2013 oleh Port of Singapore dan pada tahun 2014 predikat tersebut didapatkan oleh Port of Shanghai - China. Port of Rotterdam juga mendapatkan predikat sebagai pelabuhan terluas di dunia melalui keberadaan European Container Terminalnya. Dari hasil kunjungan lapangan di pelabuhan tersebut didapatkan bahwa peningkatan efisiensi logistic menjadi fokus perhatian yaitu melalui modernisasi dan otomatisasi peralatan bongkar muat, mata rantai logistic yang singkat, integrasi dan clusterisasi aktivitas industry, pengembangan zona hijau di wilayah industri dan pelabuhan, prosedur keselamatan kerja yang efektif, perluasan jaringan jalan raya dan kapasitas dan kapabilitas organisasi yang produktif.

Semoga langkah awal yang diambil melalui peningkatan pengetahuan dan keahlian para pimpinan Pelindo III dan Compare and Contrast Report yang dibuat dapat menjadi masukan bagi para Direktur Pelindo III bagi pembangunan pelabuhan di masa mendatang agar lebih baik dan semakin maju. Sehingga ambisi untuk meningkatkan Indeks Kinerja Logistik (LPI) Nasional dari pengembangan sektor pelabuhan bukanlah mustahil lagi untuk dicapai!

Oleh : TISNA PRABAMITA (STAF RENBANG SDM)



Peserta Short Course RBS Sandwich Program Angkatan ke-2 Saat Mengunjungi Port of Rotterdam (08/11/2013)

beberapa Universitas Negeri dan Swasta Nasional Belanda terutama dari Fakultas Riset Terapan Ekonomi dan Logistik yang berpartisipasi adalah HAN University-Hogeschool, NHTV Univerity-Breda dan Rotterdam University-Rotterdam.

Latar Belakang utama mengapa Pelindo dipilih menjadi mitra kerjasama Program Living Lab Logistics Indonesia - Netherland (LLLI-NL) adalah karena sektor pelabuhan merupakan faktor terpenting dalam mewujudkan sistem transportasi logistik nasional yang terintegrasi dimana sistem pelayanan jasa kepelabuhanan baik pelayanan kapal dan pelayanan terminal semua pelabuhan di wilayah Indonesia mulai dari PT Pelabuhan Indonesia I, PT Pelabuhan Indonesia II, PT Pelabuhan Indonesia III dan PT Pelabuhan Indonesia IV telah terintegrasi dalam Sistem INAPORTNET (Indonesia Port Network) yang merupakan implementasi dari Sistem National Single Window (NSW) yang telah berjalan sejak tahun 2010. Pelindo III dilirik oleh LLLI-NL untuk melaksanakan kerjasama riset di bidang transportasi logistik karena

Integrasi Antar Moda Pasca Pemberlakuan MEA



Menko Perekonomian Hatta Rajasa

Sislognas harus diikuti pelaksanaan ship promotes the trade guna meningkatkan daya saing

ADA semacam kegamangan pelaku bisnis Indonesia, dalam menghadapi pemberlakuan ASEAN Economic Community, (Masyarakat Ekonomi ASEAN, MEA) tahun 2015 mendatang. Umumnya mereka menyadari bahwa kelemahan Indonesia saat ini, terletak pada level biaya logistik dalam negeri yang masih berada pada kisaran 24% dari total Produk Domestik Bruto (PDB), yang bila dirinci, besarnya bisa mencapai Rp.1.820 triliun, yang terbagi dalam biaya penyimpanan sekitar Rp.546 triliun, biaya transportasi Rp.1.092 triliun dan biaya administrasi Rp.182 triliun.

Menurut Spesialis Senior Perdagangan di Bank Dunia Henry Sandee, hal itu menjadi masalah serius yang berpotensi menghambat laju perekonomian Indonesia. Laporan tahunan yang disusun oleh Pusat Pengkajian Logistik dan Rantai Pasok Institut Teknologi Bandung (PPLRP-ITB), Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Kelompok STC dan Panteia Research di Belanda serta Kantor Bank Dunia di Indonesia, mencatat temuan studi masih terjadinya inefisiensi di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta dan beberapa pelabuhan lainnya di Indonesia.

Dari hasil kajian masih ditemukan waktu tunggu petikemas di Pelabuhan Tanjung Priok meningkat dari 4,8 hari pada bulan Oktober 2010 menjadi 8 hari pada tahun 2013. Hal ini memperburuk situasi bottleneck bagi realisasi ekspor dan impor Indonesia. Pada sisi lain, juga didapat emuan bahwa program pemerintah untuk mengoperasikan pelabuhan 24 jam sehari selama 7 hari per pekan, meskipun telah terjadi percepatan dalam proses pengurusan dokumen dan ijin ekspor/impor tetapi dalam praktik belum dapat berjalan dengan maksimal.

Peran Strategis Pelabuhan

Berkenaan masih tingginya biaya logistik tersebut, Menteri Koordinator (Menko) Perekonomian Hatta Rajasa mengimbau agar semua pihak segera berbenah diri dengan cara melakukan pemangkasan

terhadap biaya logistik, agar kedepan nanti Indonesia memiliki daya saing lebih handal. Menurut Menko, caranya antara lain dengan melakukan pengembangan pelabuhan, menambah bandara baru dengan cara membangun dan memangkas pungutan liar serta mempermudah perijinan.

"Pembangunan infrastruktur utamanya pelabuhan, harus segera digalakkan di seluruh wilayah Indonesia" kata Hatta Rajasa.

Lebih jauh, Menko mengatakan mengingat kegiatan usaha logistik adalah menggerakkan barang, oleh karena itu pelabuhan memiliki peran strategis dalam Sistem Logistik Nasional (Sislognas). Karenanya, paradigma ship follow the trade yang berkembang saat ini, tampaknya harus diikuti pula dengan paradigma ship promotes the trade. Artinya, pergerakan kapal tak hanya nelayan rute atau daerah yang memiliki nilai keekonomian, tetapi juga harus ke daerah-daerah yang memiliki potensi perdagangan.

Hatta Rajasa juga menyebutkan target cost logistic sampai dengan tahun 2015 akan dapat turun 3%, lamanya waktu pengiriman barang turun 10% dan ketidakpastian



turun 10%. Dengan demikian logistic cost dari gross domestic product yang dulunya berada pada level 24%, akan dapat diturunkan hingga 23%, sedang cost of product turun 10% sampai 11%.

"Oleh sebab itu, Sislognas sebagai salah satu prasarana membangun daya saing nasional serta mendukung pelaksanaan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang telah ditetapkan dengan Peraturan Presiden (Perpres) No.26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional harus dikembangkan" ucap Menko Perekonomian.

Pelabuhan Hub

Menurut Hatta Rajasa, Sislognas diharap mampu mendukung upaya memperlancar arus barang secara efektif dan efisien, guna menjamin pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat dan peningkatan daya saing produk nasional di pasar domestik, regional dan global. Selain itu, mampu membangun simpul-simpul logistik nasional dan konektivitasnya mulai dari pedesaan, perkotaan, antar wilayah dan antar pulau sampai dengan Pelabuhan Hub Internasional melalui kolaborasi antar pemangku kepentingan.

Apabila cetak biru Sislognas tersebut dapat dijalankan secara intensif dan berkelanjutan, menurut Menko Perekonomian, maka harapan berikutnya adalah mampu menurunkan biaya logistik, memperlancar arus barang dan meningkatkan pelayanan logistik sehingga akan mampu meningkatkan daya saing produk nasional di pasar global dan pasar domestik.



Ilustrasi

Sementara itu Kementerian Perhubungan telah menyelaraskan Sislognas dengan cetak biru transportasi multimoda sebagai panduan untuk mengintegrasikan moda transportasi nasional guna mendukung kelancaran arus barang.

Cetak biru transportasi dibuat sebagai dukungan terciptanya sistem logistik yang terintegrasi menjelang ASEAN Economic Community (Masyarakat Ekonomi ASEAN-MEA) yang akan diberlakukan mulai tahun 2015 nanti. Hal itu dibuat guna memperkuat sektor logistik agar perusahaan Indonesia tak kalah bersaing dengan perusahaan asing. Kementerian Perhubungan saat ini tengah fokus membangun infrastruktur arus barang di 25 pelabuhan, 7 terminal khusus kelapa sawit untuk menghandel Crude Palm Oil (CPO) dan batubara, 11 bandara kargo serta penataan transportasi di 9 kota.

Intergrasi Antar Moda

Pada kesempatan terpisah, Direktur Jenderal Perhubungan Darat Suroyo Alimoeso mengungkapkan pengintegrasian berbagai moda angkutan diharapkan dapat menghubungkan simpul-simpul transportasi yang menjadi pusat kegiatan ekonomi. Program tersebut telah dilaksanakan sejak tahun 2012 dengan target penyelesaian pada tahun 2015 atau menjelang liberalisasi sektor logistik ASEAN pada tahun 2019 dan liberalisasi logistik global tahun 2025.

"Integrasi transportasi ini diperlukan guna memperkuat sistem logistik nasional. Maka transportasi multimoda harus mampu menjadi payung kebijakan semua moda, termasuk moda transportasi jalan. Jadi, bisa lebihimbang antara moda transportasi jalan, kereta api, laut dan udara" kata Suroyo Alimoeso.

Sementara itu, Wakil Menteri Perhubungan Bambang Susantono menjelaskan bahwa sesuai dengan peta jalan sistem logistik nasional, pelabuhan yang diintegrasikan dengan moda transportasi lain mencakup Lhokseumawe, Belawan, Dumai, Tanjung Pinang, Pekanbaru, Batam,

Palembang, Teluk Bayur, Panjang, Banten, Tanjung Priok, Pontianak, Samarinda, Tanjung Emas, Tanjung Perak, Banjarmasin, Benoa, Kupang, Balikpapan, Makassar, Bitung, Ambon, Biak, Sorong, dan Jayapura. Selain itu, 4 terminal khusus batubara meliputi Balikpapan, Samarinda, Kotabaru, Banjarmasin dan terminal khusus CPO Belawan, Pekanbaru dan Dumai. Sedangkan 11 bandara kargo meliputi Soekarno-Hatta Jakarta, Juanda Surabaya, Samratulangi Manado, Hasanuddin Makassar, Sepinggan Balikpapan, Supadio Pontianak, SM Badarudin II Palembang, F. Kasiepo Biak, Wamena Sentani Jayapura dan Hang Nadim Batam.

Wakil Menteri Perhubungan mengakui, terdapat enam masalah pokok infrastruktur yang akan menghambat percepatan implementasi transportasi multimoda. Masalah ini jadi penyebab sektor transportasi menjadi tidak efisien dan kontribusi negatif bagi perekonomian nasional. Keenam masalah pokok itu, meliputi: interkoneksi buruk antar simpul, rendahnya kinerja simpul pelabuhan, disparitas pembangunan infrastruktur, biaya perjalanan sistem yang tinggi dan pembagian pasar yang timpang. Selain itu, juga terdapat fasilitas bongkar muat yang rendah dan transshipment point yang tidak lengkap, waktu operasi yang terbatas, serta masih digunakannya tenaga manusia, menjadi salah satu penyebab rendahnya kinerja pelabuhan.

Selama ini pasar angkutan barang dan penumpang masih didominasi oleh moda transportasi jalan. Menurut catatan Bappenas, moda transportasi melalui jalan berkontribusi melayani 84% penumpang, sedangkan moda transportasi kereta api baru 7,3%, udara 1,5%, Laut 1,8% dan sungai hanya 5,3%. Dalam segmen angkutan barang, moda transportasi jalan mendominasi dengan 90,4%, dan selebihnya dibagi ke moda transportasi lainnya, yaitu laut dan kereta api masing-masing 7% dan 0,6%. Padahal dua moda transportasi ini memiliki potensi angkut barang berskala besar.

Terkait hal tersebut, Sekretaris Jenderal Organisasi Angkutan Darat (Organda) Ardiansyah mengatakan: "Percepatan pelaksanaan sistem transportasi multimoda mendesak dilaksanakan, karena kelemahan sektor ini menjadi penyebab arus barang domestik dan internasional tersumbat".

Jaga Pertumbuhan

Sementara itu Wakil Ketua Umum Kamar Dagang & Industri Indonesia (KADIN) Bidang Logistik yang juga adalah Ketua Umum DPP Indonesia Nasional Shipowner Association (INSA)-Carmelita Hartoto menyatakan para pelaku usaha bidang logistik sudah mengkaji prospek bisnis di tahun 2014 ini, dan optimis bahwa kondisi makro ekonomi nasional tetap membaik, sehingga akan mampu mendorong pertumbuhan logistik nasional mencapai 7-8%. Menurutnya, berdasar level pertumbuhan ekonomi nasional yang menurut siaran Bank Dunia berkisar 5,3%, pelaku usaha logistik berkesimpulan bahwa kinerja pemerintah berhasil menjaga level pertumbuhan.

"Munculnya optimisme terhadap pertumbuhan itu, sejalan dengan proyeksi indikator makro ekonomi yang tertuang dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN)" kata Carmelita yang biasa disapa akrab dengan panggilan Meme ini.

Guna menjaga konsistensi pertumbuhan, diharapkan pemerintah tetap menjalankan Perpres No.26/2012 tentang Sistem Logistik Nasional. Hal itu mengingat masih banyak instansi terkait yang belum mengikuti dan menjalankan Perpres tersebut. Menurut Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) Zaldy Ilham Masita, pemerintah juga perlu mempertimbangkan manajemen logistik nasional yang dikelola satu lembaga khusus, kondisi yang terkotak-kotak antar departemen, lembaga dan pemerintah daerah seperti yang terjadi selama ini akan berakibat pengembangan logistik nasional tidak berjalan sesuai dengan harapan. Menurutnya, pemerintah dan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) perlu memberi dukungan politik dan anggaran yang lebih jelas untuk membiayai berbagai pembangunan di sektor logistik. Karena rencana strategis an program kerja sektor logistik tak akan banyak berarti apabila kurang mendapat dukungan dari penentu kebijakan.

Dalam penilaian Zaldy, tahun 2013 lalu merupakan waktu yang terberat untuk logistik nasional. Hal itu diawali dari kenaikan Upah Minimum Provinsi (UMP)



Ilustrasi

di berbagai tempat yang mencapai 30%, kemudian disusul kenaikan harga Bahan Bakar Minyak (BBM) bersubsidi dan terjadinya stagnasi di Pelabuhan Tanjung Priok sebagai gerbang impor/ekspor terbesar untuk Indonesia. Disamping hal itu, pelaku dan penyedia jasa logistik juga dibebani oleh maraknya pungutan resmi seperti regulated agent, port handling charge, bongkar muat barang di daerah maupun pungutan tak resmi yang biasa disebut dengan istilah pungli (pungutan liar).

"Sulitnya lagi, semua kenaikan biaya logistik tersebut tak dibarengi dengan dilakukannya pembangunan infrastruktur logistik yang memadai dari pemerintah, sehingga kertidakefisienan semakin besar. Kendati harus menghadapi berbagai kendala masalah seperti tersebut, tetapi selama tahun 2013 bisnis logistik di Indonesia masih mampu tumbuh sebesar 12-15%, hingga cukup menarik minat penyedia jasa logistik asing yang akan memanfaatkan terbukanya peluang dalam implementasi MEA untuk jasa logistik di tahun 2015 mendatang" ungkap Ketua Umum Ali Zaldy Ilham Masita.

Peran Strategis

Dari pandangan Kepala Badan Penelitian & Pengembangan Kementerian Perhubungan Wendy Aritenang Yasid, dalam rangka mewujudkan bangsa yang memiliki daya saing kuat dalam sektor logistik Indonesia pada tatanan ekonomi nasional, memiliki peranan yang sangat strategis. Oleh karena itu, sistem logistik serta badan usaha angkutan

multimoda harus dibuat efisien dan efektif.

"Sistem logistik nasional kita perlu segera dibenahi, agar Indonesia tidak tertinggal dari negara-negara ASEAN lainnya. Disamping itu, diperlukan pula dukungan konektivitas serta infrastruktur dalam mengembangkan kegiatan ekonomi utama transportasi" ujar Wendy.

Masih menurut Kepala Badan Penelitian & Pengembangan Kemenhub, sejalan dengan konektivitas sebagai salah satu pilar sukses program MP3EI, diperlukan pula enam faktor penggerak sistem logistik nasional, yaitu komoditas penentu dimana terdapat 22 jenis komoditas strategis yang perlu dikembangkan dalam MP3EI.

Ujar Wendy Aritenang pula: "Selanjutnya infrastruktur yang salah satunya adalah transportasi, karenanya guna mencapai efisiensi, diperlukan service provider atau penyedia jasa angkutan multimoda yang harus profesional. Selanjutnya diperlukan legalitas atau peraturan perundang-undangan, sumber daya manusia, dan yang terakhir adalah teknologi informasi dan komunikasi".

Akhirnya dikatakan, sinergi antara regulator, operator dan pemangku kepentingan terkait, akan menjadi kunci penting dalam membentuk SDM yang profesional di bidang angkutan multimoda dan logistik, melalui penataan terencana yang didasari dengan standarisasi. (Nilam)

Refleksi Hari Wanita Internasional

Menjadi Wanita Terhormat Tanpa Melupakan Kodrat

Detikhealth mencatat sebuah studi, orang-orang yang panjang umurnya hingga bisa hidup sampai seabad alias seratus tahun didominasi oleh wanita. Berdasarkan data dari Census Bureau, jumlah orang-orang usia seabad di Amerika meningkat hingga 65,8 persen dalam tiga dekade. Pada 1980, manusia dengan usia seabad tercatat sebanyak 32.000 jiwa. Sementara itu, pada 2010, manusia-manusia seabad ini sebanyak lebih kurang 50.000 jiwa.

Sebuah penelitian di Inggris juga mencatat peningkatan sebesar 33 persen. Peningkatan tersebut adalah sebanyak 453.000 orang berusia di atas 90 tahun dan 12.320 orang berusia di atas 100 tahun.

Penemuan yang unik mereka dapatkan dari segi gender. Pada 2010, 82 persen jumlah orang yang berusia 100 tahun adalah wanita. Di Inggris pun, dari 10 orang yang berusia 100 tahun lebih, 9 orang di antaranya adalah wanita dan 1 orang pria. Demikian dilansir Medical Daily, akhir September lalu.

Wanita=Makhluk Luar Biasa

Wanita lebih terbuka sehingga sulit menyimpan rahasia. Wanita suka bersosialisasi, berbeda dengan pria yang cenderung menyendiri dan bersifat tertutup apalagi menyangkut hal yang bersifat pribadi. Sudah kodrat memang, sehingga bisa dipastikan sedikit sekali rahasia bisa dipegang seorang wanita. Mungkin inilah yang menyebabkan wanita lebih panjang umur daripada pria. Kecenderungan bersosialisasi menyebabkan wanita tidak banyak memendam masalah sehingga mengurangi beban pikiran.

Bukan hanya dalam masalah umur wanita juga disebut makhluk perkasa. Bagaimana tidak, hanya wanita lah yang bisa melahirkan dan menyusui. Wanita masih bisa tetap bekerja diantara datangnya rutinitas siklus bulanan yang kadang menyiksa. Migrain, lemah karena anemia, mual dan emosi yang meledak-ledak mendera para wanita selama siklus itu. Hebatnya, wanita masih bertahan. Bila hamil, semua rasa sakit seperti pegal, mual yang disertai muntah, bengkak di kaki sampai rasa sakit luar biasa kala melahirkan juga tidak pernah membuat wanita 'kapok' untuk hamil lagi.

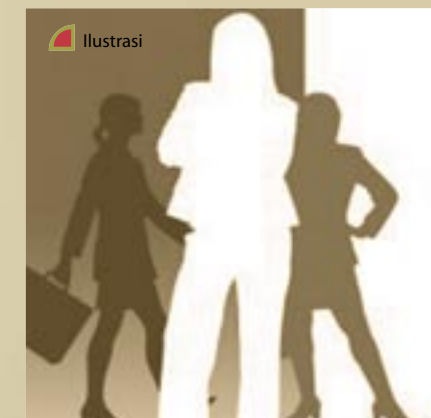
Wanita memang makhluk luar biasa. Tidak hanya luar biasa dalam hal mengurus rumah tangga tapi juga mengurus organisasi baik skala kecil maupun besar. Tidak sedikit saat ini wanita yang menjadi pimpinan tertinggi di unit kerja. Di dunia, Yingluck Shinawatra tercatat sebagai Perdana Menteri termuda. Wanita Thailand itu memang memiliki paras cantik dan selalu fotogenik. Yingluck diangkat menjadi PM pada usia 44 tahun.

Percha Leanpuri, Anggota DPD di negeri ini baru berusia 23 tahun saat duduk sebagai anggota Dewan Perwakilan Daerah. Alhasil Percha Leanpuri tercatat sebagai anggota DPD termuda. Bashaer Othman dari palestina, baru berusia 15 tahun ketika diangkat menjadi Wali Kota Allar di Tepi Barat, Palestina. Organisasi pemeringkat dunia yang berbasis di Darlington Inggris, Royal World Record, pun memberikan penghargaan kepada Bashaer Othman sebagai Wali Kota Termuda di Dunia. Atifete

Jahjaga, Presiden Perempuan Termuda Atifete Jahjaga lahir 20 April 1975 di Dakovica. Saat menduduki kursi presiden Kosovo pada 7 April 2011, usia Jahjaga baru 36 tahun. Tak heran dia menjadi presiden perempuan termuda.

Antara Kodrat dan Emansipasi

Sebutan wanita karir rasanya lebih mantap daripada sebutan pria karir. Mungkin karena bila pria berkarir itu adalah hak dan sudah merupakan kewajibannya sebagai bentuk tanggungjawab pria sebagai kepala keluarga. Berbeda dengan wanita yang berkarir. Wanita berkarir atau mengejar karir adalah hak dan bukan kewajiban. Sah-sah saja ketika seorang wanita ingin berkompetisi untuk mengukur kemampuannya dalam hal karir. Disitulah emansipasi berperan. Dimana wanita dan pria memiliki kesempatan yang sama dalam berkarir, berkompetisi, membuktikan



dan meningkatkan kemampuan sekaligus mendapat pengakuan.

Banyak wanita sukses menyeimbangkan karir dan keluarga namun tidak sedikit juga yang gagal. Anda adalah wanita yang menjadi bos di kantor, mendapatkan materi berlimpah, jabatan tinggi, penghargaan dan pujian disana-sini namun perkembangan anak di rumah tidak pernah Anda pantau sementara Anda sangat mahir memantau pekerjaan anak buah di kantor. Anda dinilai sukses menggali potensi dan mengembangkan karir anak buah namun Anda gagal menggali potensi anak.

Yang lebih parah, anda bukanlah orang pertama yang mengetahui kapan si kecil mulai merangkak, makanan atau

minuman apa yang menyebabkan si kecil alergi bahkan mulai lupa kapan ulang tahun suami dan anak-anak. Keliatannya memang sepele, bahkan mungkin pekerjaan seperti mengganti popok si kecil merupakan tugas pengasuh anak. Padahal kesempatan Anda bersama anak selama dua menit saja, bisa membawa pengaruh dalam jangka waktu lama.

Wanita Yang Berkarier

Mungkinkah fokus dan perhatian seorang wanita terhadap karir dan pengembangan diri mereka terhenti saat memutuskan untuk menjadi ibu rumah tangga? Tentu saja tidak. Kecanggihan teknologi banyak membantu. Kenapa begitu? Ya karena di era digital ini semua profesi bisa ditekuni tanpa harus hadir di kantor. Kantor di dunia maya alias virtual office bisa menjadi solusinya. Virtual office memungkinkan Anda mengembangkan potensi diri tanpa harus meninggalkan keluarga.

Kantor-kantor modern saat ini banyak memberikan fasilitas yang memberikan kenyamanan bagi wanita. Fasilitas ruang menyusui dan ruang penyimpanan ASI adalah salah satunya. Menyusui yang merupakan kodrat wanita bisa tetap dilakukan tanpa mengganggu pekerjaan dan wanita diberikan privasi untuk bisa tetap memberikan yang terbaik bagi anak-anaknya. Air Susu Ibu (ASI) dapat disimpan kala bekerja dan diminum si anak ketika ibu sudah tiba di rumah.

Saat ini bukan jamannya wanita 'kalah' dalam hal karier dibandingkan pria. Kesempatan untuk mengembangkan karier dan keragaman lapangan pekerjaan terbuka sama bagi pria dan wanita. Rasanya hampir semua pekerjaan pria bisa dikerjakan oleh wanita sehingga tidak heran kalau wanita jaman sekarang banyak yang menjadi pemimpin. Wanita yang berkarier hendaknya tidak melupakan kodratnya sebagai ibu. Wanita tangguh adalah wanita yang mandiri, tidak tergantung kepada orang lain namun tidak melupakan kodratnya sebagai ibu bagi anak-anak dan istri bagi suaminya. Selamat hari wanita internasional. (Mutiara)

Ilustrasi

Seorang teman membuat status di wall facebooknya, “Salut pada wanita Jepang. Mereka adalah pekerja keras namun sangat senang bila bisa jadi ibu rumah tangga”. Berapa persen anak Indonesia yang menjawab “ibu” ketika ditanya cita-citanya?

Jepang dikenal sebagai negara maju dengan penduduk yang suka bekerja keras. Namun sebuah survei menunjukkan kini banyak juga perempuan muda yang ingin total mengurus rumah tangga.

Diberitakan Xinhua yang melansir Kyodo News, sekitar 34,2 persen perempuan jomblo berusia 15-39 tahun ingin menjadi ibu rumah tangga. Sementara itu, sebanyak 19,3 persen laki-laki jomblo pada rentang usia yang serupa menunjukkan pandangan yang positif pada masalah yang sama. Fakta itu terungkap dari data yang dikeluarkan Kementerian Kesehatan, Tenaga Kerja, dan Kesejahteraan Jepang.

Kalau di Indonesia umumnya kedewasaan itu dipatokkan pada usia 17, di Jepang seseorang dianggap dewasa itu setelah berusia 20 tahun. Mereka mendapatkan hak untuk memilih di umur 20 tahun, juga diperbolehkan untuk merokok dan minum sake atau minuman beralkohol lainnya. Namun seiring dengan adanya hak, juga terdapat kewajiban-kewajiban baru, sehingga Upacara Hari Kedewasaan di Jepang menjadi tradisi turun menurun dan sudah diselenggarakan sejak zaman dulu. Di masa lalu, transisi dari anak-anak menjadi dewasa untuk laki-laki ditandai saat mereka berusia 15 tahun, sedangkan untuk wanita ditandai ketika mereka menginjak usia 13 tahun. Namun semenjak tahun 1876, pergantian transisi tersebut dilegalkan pada usia 20.

Pada masa ini, para pria biasanya mengenakan jas untuk perayaan tersebut, namun banyak wanita yang memilih untuk mengenakan pakaian tradisional bernama “Furisode” (tipe kimono yang dikhususkan untuk wanita yang belum

Ilustrasi

Wanita Jepang Pekerja Keras yang Ingin Jadi Ibu Rumah Tangga

menikah dengan ekstra panjang lengan dan desain yang rumit). Untuk wanita yang belum menikah, furisode ini menjadi pakaian yang paling formal yang bisa mereka pakai, dan banyak dari mereka ingin mengenakannya pada acara Hari Kedewasaan yang menandakan berakhirnya masa ABG dan berubah menjadi seorang dewasa seutuhnya (WEI) di umur tersebut menjadi titik tolak terbesar bagi orang Jepang.

Dari masa ke masa grafik pekerja wanita-usia menikah 27 tahun-Jepang yang keluar dari lapangan kerja terus meningkat. Kemudian di usia 40 tahun keatas grafik wanita memasuki lapangan kerja mulai meninggi lagi. Hal ini dikaitkan dengan adanya kelahiran dan masa membesarkan anak-anak oleh ibu-ibu Jepang. Tahun fiskal 2003 mencatat jumlah seluruh angkatan kerja wanita di Jepang sebanyak 25.5 juta yang 41.4 % (9.3 juta) adalah pekerja wanita paruh waktu, bekerja kurang dari 35 jam dalam seminggu. Dan dari seluruh total lapangan kerja paruh waktu, 77.4 persen diduduki oleh tenaga kerja wanita-Japan A Pocket Guide 2004, Foreign Press Centre Japan-.

Rilis Kementerian Kesehatan-Tenaga Kerja dan Kesejahteraan Jepang tanggal 17 Maret 2013 lalu mengungkapkan 61% ibu muda Jepang keluar dari pekerjaannya menjelang kelahiran anak pertamanya untuk membesarkan buah hatinya. Survei diatas melibatkan 21.879 ibu muda yang melahirkan antara bulan Januari 10-17 tahun 2001, dibagi dalam 4 periode. Setahun sebelum melahirkan, saat melahirkan, enam bulan setelah melahirkan dan 18 bulan setelah melahirkan. Didapatkan 73% dari jumlah responden mempunyai pekerjaan diluar rumah sebelum melahirkan anak pertama. 53% keluar dari tempatnya bekerja sesaat sebelum melahirkan dan tidak kembali bekerja lagi. Ditambah dengan yang keluar dari pekerjaannya setelah melahirkan, jumlah seluruhnya menunjukkan 61% ibu muda Jepang meninggalkan pekerjaannya diluar rumah setelah melahirkan anak pertama.

Dukungan pemerintah

Di Jepang, peran ganda sebagai ibu, terutama ibu anak balita sekaligus wanita pekerja, dianggap sebagai chuto hanpa-peran tanggung, tidak populer di Jepang. Menjadi ibu manusia Jepang atau tidak sama sekali. Hak dan kewajiban masing-masing dilindungi oleh undang-undang. Sarana dan prasarana yang diberikan oleh pemerintah sama-sama besar dan mendukung kesuksesan masing-masing karir yang diemban.

Bagi wanita pekerja Jepang-wanita tidak menikah/menikah tidak melahirkan anak -, bisa

mencapai jabatan yang setinggi-tingginya apabila dia sanggup dan mampu. Astronout wanita Asia pertama, bahkan mungkin yang pertama pula di dunia, terbang dua kali dengan NASA, space-shuttle Columbia-Juli 1994 dan Discovery-Nov 98, adalah wanita Jepang, Dr. Chiaki Mukai. Menlu sekaligus Deputy Perdana Menteri dari negara super economic power sekaligus bangsa tersejahtera di dunia serta memiliki harapan hidup terlama, dan sedang berjuang meningkatkan peranan Jepang di Dewan Keamanan PBB, adalah seorang wanita, Yoriko Kawaguchi.

Bagi wanita Jepang yang memilih melahirkan anak. Secara ilmiah maupun dalam tradisi Jepang, mitsu no tamashi -masa-masa emas meletakkan pendidikan dasar dalam usia tiga tahun pertama masa perkembangan pesat otak seorang anak adalah penyebab utama ibu muda Jepang berpendidikan meninggalkan lapangan kerja, melaksanakan ikuji-meletakkan dasar pendidikan berperilaku sejak dini kepada anak-anaknya-.

Agar para ibu muda Jepang tidak perlu membantu mencari tambahan nafkah keluarga. Pemerintah Jepang menyediakan permukiman sewa layak untuk para keluarga muda, sejak dari jaman masih dinding terbuat dari papan hingga kini beton bertingkat tahan gempa dengan fasum&fasos yang semakin maju seperti tehnologi informasi. Tanpa didorong-dorong namun dengan daya tarik berupa sistim keamanan sosial, sarana& prasarana serta pengetahuan yang semakin baik. Secara alamiah nilai keibuan yang dimiliki sebagian besar wanita Jepang bisa berkembang menumbuh-kembangkan anak-anak beserta lingkungan. Anak-anak di Jepang , pria dan wanita, sangat sayang dan mengagumi ibunya. Ini karena ibu dianggap sebagai jelmaan Dewi Amaterasu yang dipuja oleh bangsa Jepang.

Data resmi tadi juga mencatat, responden perempuan yang tidak ingin menjadi ibu rumah tangga penuh waktu berjumlah 38,5 persen. Sebaliknya, sekitar 30,2 persen pria jomblo menunjukkan pandangan negatif tentang masa depan pasangan mereka yang ingin total mengurus rumah tangga.

Survei ini dilakukan melalui internet oleh lembaga swasta yang ditugasi kementerian. Survei ini melibatkan 3.133 pria dan wanita termasuk mereka yang sudah menikah.

Kaum perempuan juga ditanyakan tentang gaji bulanan yang didapatkan pasangan mereka. Hasilnya menunjukkan sebanyak 40,8 persen mengatakan 200-300 ribu yen, lalu diikuti dengan mereka yang mengatakan 300-400 ribu yen. Sekitar 4,2 persen responden mengatakan “pendapatan tidak penting”. Bagaimana dengan wanita Indonesia ? (Mutiar, dari beberapa sumber)

Ritual Penanda Kedewasaan dari Seluruh Dunia

Dalam rangka memperingati Hari Wanita Internasional yang jatuh pada tanggal 8 Maret, DERMAGA mengupas kisah tentang ritual penanda kedewasaan wanita di berbagai penjuru dunia Berikut ulasannya yang diambil dari berbagai sumber.

Bali, Indonesia

Upacara menginjak dewasa (munggah deha) dilaksanakan pada saat putra / putri sudah menginjak dewasa. Peristiwa ini akan terlihat melalui perubahan-perubahan yang nampak pada putra-putri. Misalnya pada anak laki-laki perubahan yang menonjol dapat kita saksikan dari sikap dan suaranya. Pada anak putri mulai ditandai dengan datang bulan (menstruasi) pertama. Orang tua wajib melaksanakan upacara meningkat dewasa (munggah deha) ini. Upacara ini dilaksanakan pada saat anak menginjak dewasa. Upacara ini bertujuan untuk memohon ke hadapan Hyang Samara Ratih agar diberikan jalan yang baik dan tidak menyesatkan bagi si anak. Upacara ini dilakukan oleh Pandita / Pinandita atau yang tertua di dalam lingkungan keluarga.

Di Bali, anak perempuan dan laki-laki yang mulai beranjak dewasa diwajibkan mengikuti upacara Potong Gigi yang mengandung arti pembersihan sifat buruk yang ada pada diri manusia. Potong gigi dalam bahasa Bali Mepandes bisa juga disebut Matatah atau Mesanggih, dimana 6 buah taring yang ada di deretan gigi atas dikikir atau ratakan, upacara ini merupakan satu kewajiban, adat istiadat dan kebudayaan yang masih terus dilakukan oleh umat Hindu di Bali secara turun temurun sampai saat ini.

Upacara ini dianggap sakral dan diperuntukan bagi anak-anak yang mulai beranjak dewasa, dimana bagi anak perempuan yang telah datang bulan atau mensturasi, sedangkan bagi anak laki-laki telah memasuki masa akil baliq atau suaranya telah berubah, dengan upacara ini juga anak-anak diantarkan ke suatu kehidupan yang mendewasakan diri mereka yang disebut juga niskala.

Yogyakarta, Indonesia

Untuk memperingati haid pertama seorang gadis, digelar upacara Tarapan. Di keraton Yogyakarta upacara ini dilakukan di Bangsal Sekar Kedaton. Gadis yang sedang menarche memakai baju khas keraton Yogya dengan rambutnya disanggul. Keluarga membuat tumpeng, sesaji yang terdiri dari rempah-rempah dan bumbu dapur serta bubur merah putih. Sesaji itu dimaksudkan untuk menolak bala. Pada upacara ini tidak ada pria yang boleh ikut, termasuk Sultan. Upacara Tarapan di Surakarta sedikit beda. Dalam perayaan ini si gadis mengenakan batik dalam ritual siraman. Kemudian si gadis berganti baju dengan kain bermotif grompol

sebagai lambang permohonan kebahagiaan dan kesejahteraan. Grompol (menggerombol) artinya agar selalu dikelilingi oleh teman-temannya. Perayaan diakhiri dengan syukuran bersama. Sedangkan masyarakat Jawa pada umumnya cukup memeringati menarche dengan membuat bubur merah dan putih. Bubur putih dibuat tanpa gula sedangkan bubur merah diberi gula aren. Orang tua (Ibu) kemudian berdoa untuk anak gadisnya.

Dayak Kalimantan, Indonesia

Gadis dari suku Dayak Iban yang mengalami menarche (haid pertama, Red) mesti ditato tubuhnya. Sebuah lesung besar diletakkan di atas badan si gadis agar tubuhnya tidak bergerak sehingga memudahkan penatoan. Ketika si gadis merasa kesakitan, maka suara tangisannya harus dilagukan. Selama pembuatan tato semua pria tidak boleh keluar rumah. Selain itu seluruh keluarga juga diwajibkan menjalani berbagai pantangan untuk menghindari bencana bagi gadis yang sedang ditato.

Papua, Indonesia

Gadis yang mengalami haid pertama diletakkan dalam pondok yang telah dibangun oleh saudara laki-lakinya. Selama menstruasi si gadis tidak boleh tidur pada malam hari agar tidak mimpi buruk. Jika menstruasi telah selesai si gadis harus membakar pondoknya berikut baju yang dipakainya. Mereka juga harus memerhatikan ke mana arah angin. Arah angin bisa menandakan apakah si cewek akan menikah atau tidak.

Indian

Pada upacara itu, gadis suku Indian Navajo yang sedang menarche mengenakan gaun khusus dan di make over habis-habisan hingga wajahnya menyerupai Dewi Navajo, dewinya suku Indian Navajo. Gadis yang dipestakan harus berlari dengan kaki telanjang. Keluarga membuat kue jagung ('alkaan') yang dibagikan kepada para tetangga. Kegiatan ini

dilakukan setiap hari selama menarche. Suku Indian Nootka beda lagi upacaranya. Di hari menarche si gadis digiring warga ke tengah laut. Si gadis kemudian diceburkan dan ditinggal sendirian di tengah laut. Dia kemudian berenang kembali ke pantai yang diikuti oleh tepuk tangan dan nyanyian warga yang mengantarnya.

Aborigin, Australia

Penduduk asli Australia, suku Aborigin, memeringati menarche dengan cara memberikan pelajaran kewanitaan yang mereka namakan Love Magic. Yang memberikan pelajaran adalah ibu-ibu sekampungnya. Love Magic mengajarkan tata cara melahirkan, merawat keluarga, memasak dan lainnya. Si cewek juga diberi pelajaran tentang perubahan fisik wanita setelah menarche.

India

Upacaranya dilakukan saat hari ganjil. Jadi kalau misalnya si gadis mengalami menarche tanggal 4, maka Charmati Chadanja dilaksanakan pada tanggal 5. Dalam ritual ini si cewek diharuskan mengenakan pakaian sari yang baru lengkap dengan perhiasannya. Kain sari tidak boleh berwarna hitam karena hitam menandakan kesedihan. Pada upacara itu di bawah kaki si gadis diletakkan ranting, daun dan tanah sebagai penangkal ketidaksucian. Si cewek kemudian diciprati dengan air susu bekas rendaman koin dan rumput. Koin dan rumput sebagai simbol kemakmuran dan kesuburan. Setelah ritual selesai diadakan pesta yang menunya kari dan roti canai.

Srilangka

Pada hari pertama menarche keluarga memanggil peramal untuk memprediksi masa depan si gadis yang sedang menarche berdasarkan posisi rasi bintang pada saat itu. Peramal akan mengatakan segi baik dan buruk agar si gadis bisa mengantisipasi. Di hari itu si gadis diperlakukan sebagai Ratu Sehari. Dia akan dilulur dan dimandikan oleh keluarga. Setelah itu dikenakan gaun putih dan siap berpesta dengan para undangan yang biasanya sudah membawa hadiah serta uang.

Yahudi

Cewek Yahudi yang mengalami menarche akan mendapat sebuah tamparan di pipi dari ibunya. Si gadis diwajibkan bertanya, "Kenapa saya ditampar?" Kemudian ibunya langsung menjelaskan bahwa tamparan itu sebagai simbol agar si gadis berhati-hati dan menjaga diri dalam bergaul karena sudah dewasa. Ritual menampar adalah sebagai tanda si cewek sudah remaja. Jadi, walaupun ditampar, dia tak boleh menangis.

Turki

Di suku Mogul Turki, cewek yang mendapati haid pertama diungsikan di gubug yang telah dibangun oleh saudara laki-lakinya. Selama haid si cewek tidak boleh bicara dengan laki-laki. Yang boleh berkunjung dan ngobrol ke gubug tersebut adalah ibu dan neneknya. Di gubug itulah si gadis diajarkan ketrampilan wanita seperti memasak dan menjahit.

Nigeria

Upacara ini mirip upacara pengorbanan. Si gadis yang mengalami menarche aka disilet perutnya sebanyak 4 baris. Konon hal itu dipercaya bisa membuat kesuburan seorang perempuan. Tidak ada yang perlu dikhawatirkan si gadis bakal mengalami pendarahan atau terluka karena upacara Imborivungu dipimpin oleh Kepala Suku yang sakti banget.

Jepang

Orang Jepang lebih sederhana dalam merayakan menarche. Keluarga si gadis yang mengalami haid pertama diwajibkan menanam beras merah dan membuat makanan dari kacang-kacangan. Kemudian mereka makan bersama keluarga saja. Bagaimana dengan Anda? (Mutia)

Ilustrasi

Ilustrasi



KEMERIAHAN HUT



01

Jangan berikan anak sisa waktu kita. Maksimalkan waktu yang sedikit untuk anak. Intinya adalah quality time. Kala bersama anak, jangan sibuk dengan handphone atau perlengkapan kerja lainnya sehingga anak tidak merasa hidup sendiri. Yang mereka perlukan adalah keberadaan Anda dan bukan semata pemberian materi Anda kepada mereka. Tatap mata anak Anda dengan penuh kelembutan ketika berbicara dengannya. Ingatlah, bahwa anak akan menangkap dan mengingat memori ketika Anda memperlakukan mereka dengan lembut atau sebaliknya malah kasar yang nantinya dimasa dewasa membawa dampak psikologis yang buruk bagi mereka.

02

Ketika tiba di rumah, 'tanggalkan' semua atribut pekerjaan bahkan jabatan Anda. Dirumah, Anda adalah seorang ibu bagi anak-anak dan istri dari suami yang merupakan kepala rumah tangga. Turunkan intonasi ketika berbicara dirumah dan jangan bersikap 'bossy'. Hargailah suami Anda sebagai kepala keluarga dengan tidak terlalu dominan di rumah. Sekali-kali manja dan bersikap tergantung pada suami sangat diperlukan suami sebagai bukti bahwa Anda masih memerlukannya.

03

Ambil alih pekerjaan 'si mbak' dalam hal pendampingan anak segera setelah Anda tiba di rumah. Biarkan asisten mengerjakan pekerjaan rumah tangga dan Anda yang menemani si kecil bermain atau belajar. Sepele tapi sangat berarti, bukan?

KARIR DAN KELUARGA SEIMBANG ? Wahai Wanita, INI TIPSNYA...

PERINGATAN BULAN K3 DI
CABANG-CABANG PELINDO III
DITANDAI DENGAN UPACARA
YANG DIGELAR SERENTAK PADA
11 PEBRUARI 2014. BERIKUT
LAPORAN DERMAGA.



Upacara peringatan hari K3
di lingkungan Pelabuhan
Tanjung Emas, Semarang.

Dari Peringatan Bulan K3 Bulan K3 Tahun 2014 Sebagai Awal Peningkatan Kualitas Kerja

Cabang Tanjung Perak

Dalam rangka penyelenggaraan kegiatan bulan Keselamatan & Kesehatan Kerja (K3) Nasional Tahun 2014 yang bertema "Wujudkan Budaya K3 Untuk Menjamin Stabilitas Usaha Dalam Mendukung Pertumbuhan Ekonomi Nasional", PT Pelindo III Tanjung Perak melakukan beberapa rangkaian kegiatan seputar K3, diantaranya sosialisasi K3 dan simulasi penanggulangan bahaya kebakaran dengan menggunakan APAR (Alat Pemadam Api Ringan), menyelenggarakan lomba K3 bagi para pegawai dan pegawai tidak tetap Pelabuhan Tanjung Perak, yakni lomba fotografi dengan tema kepatuhan terhadap K3, lomba desain stiker himbauan K3, dan lomba kebersihan ruangan (5R).

Sosialisasi K3 dan simulasi APAR tersebut telah diselenggarakan pada tanggal 4 Februari 2014 di Ruang rapat Kalimas Lt.3 Kantor Cabang Tanjung Perak, dengan narasumber dari Dinas Tenaga Kerja Kota Surabaya dan PT Sampoerna. Sosialisasi tersebut diikuti oleh para pegawai dan pekerja tidak tetap sebanyak 89 orang yang mewakili masing-masing unit kerja Pelabuhan Tanjung Perak.

Sosialisasi tersebut dibuka langsung oleh General Manager Pelindo III Cabang Tanjung Perak, Toto Heli Yanto. Dalam sambutannya Toto Heli Yanto menyampaikan bahwa tujuan dasar dari penerapan K3 adalah mencegah atau mengurangi resiko kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja dan terjadinya kejadian berbahaya lainnya, oleh karena itu kesadaran para pekerja

mengenai pentingnya mengenakan Alat Perlindungan Diri (APD), seperti helm, pelindung mata, masker, sepatu safety, safety belt dan kaos tangan sangat diperlukan.

“Setelah mengikuti sosialisasi K3 ini marilah kita berkomitmen untuk melaksanakan upaya konkret pelaksanaan K3, serta meningkatkan kesadaran, partisipasi dan tanggung jawab menciptakan perilaku K3, sehingga K3 benar-benar menjadi budaya kita dalam bekerja khususnya di lingkungan Pelabuhan Tanjung Perak, dan target Zero Accident tetap bisa dipertahankan oleh Pelabuhan Cabang Tanjung Perak”, tegas Toto Heli Yanto.

Sedangkan untuk lomba fotografi K3 diikuti oleh 20 orang pegawai dengan 34 hasil karya foto, untuk lomba desain stiker himbauan K3 diikuti oleh 6 orang pegawai, dan lomba 5R yang diikuti oleh 12 Divisi di Pelabuhan Tanjung Perak.

Puncak peringatan bulan K3 ini nantinya akan diselenggarakan upacara bulan K3 pada tanggal 14 Februari 2014 di Halaman Kantor Cabang Tanjung Perak. Para pemenang lomba akan diumumkan dalam upacara tersebut, dan di akhir upacara juga akan dilakukan simulasi penanggulangan bahaya kebakaran di dalam gedung Kantor Cabang Tanjung Perak oleh tim K3 dan para pegawai Pelabuhan Tanjung Perak.

Di bulan K3 Tahun 2014 ini, Toto Heli Yanto juga menyampaikan beberapa slogan K3 yang harus diingat, yaitu : “Awali kerja dengan semangat, dan akhiri kerja dengan selamat”, “Utamakan selalu Keselamatan dan Kesehatan Kerja”, dan “Keselamatan anda hari ini merupakan masa depan keluarga anda”.

Cabang Tanjung Emas

Memperingati bulan Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) unsur maritim Pelabuhan Tanjung Emas Semarang secara serentak menyelenggarakan upacara peringatan hari K3 Nasional, pada 11 Pebruari lalu. Upacara yang mengambil tempat di dermaga Nusantara tersebut merupakan pernyataan sebagai awal dimulainya bulan K3 tahun 2014.

Sejak tahun 2010 yang lalu, tahun ini merupakan peringatan kelima bagi bangsa Indonesia untuk berjuang, berperan aktif, dan bekerja secara kolektif dalam usaha pencapaian visi K3 Nasional. Demikian sambutan dari Carolus Sengadji yang didapuk menjadi Pembina Upacara kali itu.

Apel bersama peringatan hari Keselamatan dan Kesehatan kerja (K3) di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang berlangsung di Lapangan Penumpukan Dermaga Samudra 01 dimulai pukul 07.00 WIB. Cuaca mendung bukan menjadi penghalang untuk melaksanakan apel bersama dalam rangka peringatan bulan K3.

Pada kegiatan ini, Manager SDM dan Umum Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS) bertindak sebagai inspektur upacara, DAN Kepala KSOP bertindak sebagai Pembina upacara. Tampak hadir pula Kepala Beacukai, Kepala Balai Karantina, Pertamina, Portex, Garuda Perkasa Laut, General manager PT. Pelni yang menjadi mitra kerja Pelindo III Tanjung Emas.

Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas I Tanjung Emas Semarang Carolus Sengaji, saat menyampaikan pidato Menakertrans menyebutkan ditahun ke lima peringatan K3 bangsa Indonesia agar terus berjuang, berperan aktif dan bekerja secara kolektif dalam pencapaian visi K3 nasional yaitu Indonesia Berbudaya K3 tahun 2015. Lebih lanjut Kepala Kantor KSOP menyampaikan dalam rangka pencapaian visi K3 nasional diharapkan dapat mengantisipasi kecenderungan liberalisasi dan globalisasi yang saat ini sedang berlangsung. Saat ini masih diliputi keprihatinan dengan masih relatif tingginya kecelakaan kerja yang disebabkan karena pelaksanaan dan pengawasan K3 sekaligus perilaku selamat masyarakat industri dan masyarakat umum yang masih belum optimal. Kejadian tersebut harus



Ilustrasi

dijadikan pelajaran yang sangat berharga untuk mencegah terulangnya kejadian yang serupa.

K3 merupakan salah satu aspek perlindungan ketenagakerjaan yang merupakan hak dasar dari setiap tenaga kerja dan bukan hanya tanggung jawab pemerintah tetapi tanggung jawab semua pihak khususnya masyarakat industri.

“Untuk mewujudkan cita-cita tersebut, diharapkan partisipasi dari semua potensi bangsa baik organisasi profesi, asosiasi, perguruan tinggi, lembaga - lembaga K3 dan pemerintah hendaknya bekonsentrasi penuh untuk melakukan upaya konkrit pelaksanaan K3 di lingkungan masing-masing, sehingga pelaksanaan K3 menjadi gerakan seluruh bangsa Indonesia guna mendukung tercapainya Indonesia Berbudaya K3 Tahun 2015” katanya.

Selanjutnya di penghujung kegiatan Tri Suhardi selaku General Manager PT Pelindo III Cabang Tanjung Emas memberikan penghargaan sebagai mitra kerja peduli K3 kepada PT Portex dan dilanjut Iwan Sabatini selaku General Manager TPKS memberikan penghargaan yang sama kepada PBM Garuda Perkasa Laut.

Menjelang tahun terakhir pelaksanaan bulan K3 Nasional periode lima tahun pertama ini masih diliputi keprihatinan dengan masih relatif tingginya angka kecelakaan kerja, misalnya kecelakaan di PT Freeport Indonesia yang menelan korban jiwa, kecelakaan yang melibatkan kereta api dengan truk tangki Pertamina maupun kecelakaan yang lain mengindikasikan pelaksanaan dan pengawasan K3 sekaligus perilaku selamat masyarakat industri pada khususnya dan masyarakat pada umumnya belum optimal.

“Kejadian tersebut selakinya dijadikan pelajaran yang sangat berharga untuk mencegah terulangnya kejadian serupa,” himbau Carolus lebih lanjut.

Kepala Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Tanjung Emas Semarang tersebut menyampaikan sambutan dari Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia, Muhaimin Iskandar. Dalam sambutan tersebut dirinya menyampaikan dalam kondisi global saat ini berpengaruh terhadap stabilitas usaha di Indonesia dan berdampak pada semua aspek perlindungan ketenagakerjaan.

“Tantangan besarnya yang kita hadapi di sektor ketenagakerjaan saat ini adalah kualitas sumber daya manusia baik yang akan memasuki dunia kerja maupun yang sudah bekerja di perusahaan,” jelasnya.

Banyaknya jumlah tenaga kerja yang tidak sebanding dengan jumlah lapangan pekerjaan menjadi satu permasalahan yang harus dicari jalan keluarnya.. Disisi lain kualitas tenaga kerja yang dibutuhkan di perusahaan semakin meningkat. Untuk itu diperlukan usaha-usaha nyata guna guna peningkatan kualitas sumber daya manusia.

"Usaha-usaha nyata perlu dilakukan, baik melalui optimalisasi balai latihan kerja, maupun kerja sama dengan perguruan tinggi, lembaga diklat swasta, atau pusat-pusat diklat di perusahaan besar, sehingga diharapkan mampu mengantisipasi kecenderungan liberalisasi dan globalisasi yang saat ini tengah berlangsung," harapnya.

Terminal Petikemas Semarang

Kesehatan dan Keselamatan Kerja adalah hak dasar bagi setiap tenaga kerja yang ruang lingkupnya telah berkembang sampai pada keselamatan dan kesehatan masyarakat nasional. Keselamatan dan kesehatan kerja merupakan satu aspek perlindungan ketenagakerjaan. Demikian satu aspek perlindungan ketenagakerjaan yang disampaikan oleh Carolus Sengadji. Dalam sambutannya sebagai Pembina upacara peringatan bulan K3 Nasional lalu.

Kesadaran akan penerapan K3 harus sampai pada semua lapisan masyarakat, pelaksanaan K3 bukan hanya merupakan tanggungjawab pemerintah, tetapi tanggungjawab semua pihak khususnya masyarakat industri.

"Semua pihak harus bertanggungjawab terhadap pelaksanaan K3, dengan demikian, semua pihak terkait berkewajiban untuk berperan aktif sesuai fungsi dan kewenangannya untuk melakukan berbagai upaya di bidang K3 secara terus menerus dan berkesinambungan," jelas Carolus Sengadji.

Pentingnya menjaga kesadaran akan budaya K3 serta menjadikannya sebagai bagian dari budaya kerja di setiap pekerjaan, dapat mencegah kasus kecelakaan kejadian penyakit akibat kerja. Hal ini tentunya akan turut berpengaruh terhadap stabilitas ekonomi secara nasional.

"Pada kesempatan yang baik ini saya menghimbau mengajak dan mendorong agar kementerian di semua sector, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten/kota, para perguruan tinggi, para cendekiawan, organisasi profesi, asosiasi, dan lain sebagainya untuk tetap menjaga dan meningkatkan budaya K3 dalam kehidupan sehari-hari.

Sebagaimana tema pokok yang diangkat tahun ini yaitu Wujudkan Budaya K3 untuk Menjamin Stabilitas Usaha dalam Mendukung Pertumbuhan Ekonomi Nasional sehingga sangat tepat dan strategis dirasa untuk mendorong semua pihak untuk berpartisipasi aktif membudaya K3.

Sesuai dengan keputusan Menteri Tenaga Kerja dan transmigrasi nomor KEP.372/Men/XI/2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Bulan K3 Nasional tahun 2010 – 2014, kelima tema yang diangkat selama kurun waktu 2010 – 2014, secara berkelanjutan akan dapat meningkatkan kesadaran dan ketaatan pemenuhan norma K3, meningkatkan partisipasi semua pihak untuk optimalisasi pelaksanaan budaya K3 di setiap kegiatan usaha dan terwujudnya buidaya K3 di

tengah tengah masyarakat Indonesia guna mendukung tercapainya Indonesia Berbudaya K3 tahun 2015.

Dalam jangka panjang diharapkan masyarakat Indonesia memmiliki budaya K3 dimana terus menerus menerapkan ketentuan atau standar K3 secara konsisten. Yang pada akhirnya menciptakan setiap individu berperilaku dan bertindak aman dalam setiap aktivitasnya.

Cabang Tanjung Intan

Dalam rangka memperingati Bulan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) Nasional Tahun 2014, Pelindo III Cabang Tanjung Intan mengadakan upacara bendera dengan segenap karyawan di halaman depan gedung kantor PT Pelindo Tanjung Intan Cilacap pada 12 Pebruari lalu.

Diikuti oleh seluruh pegawai, karyawan outsourcing, petugas security, dan koperasi karyawan bahari PT Pelindo III (Persero) Cabang Tanjung Intan, upacara dalam rangka memperingati bulan K3 tahun 2014 dengan tema "Wujudkan Budaya K3 Untuk Menjamin Stabilitas Usaha Dalam Mendukung Perumbuhan Ekonomi Nasional" yang dimulai pukul 07.30 WIB di halaman depan gedung kantor berlangsung secara tertib dan khidmat. Bertindak sebagai pembina upacara yaitu Djumadi selaku General Manager Pelindo Tanjung Intan, dalam pidatonya menyampaikan sambutan dari Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia, Muhaimin Iskandar. "Peringatan bulan K3 tahun 2014 merupakan tahun kelima bagi bangsa Indonesia untuk berjuang dan berperan aktif dalam pencapaian visi K3 Nasional, yaitu Indonesia berbudaya K3 Tahun 2015. Pelaksanaan K3 tidak hanya merupakan tanggung jawab pemerintah, tetapi tanggung jawab semua pihak, khususnya masyarakat industri," jelasnya.

Ditegaskannya bahwa keselamatan dan kesehatan kerja merupakan salah satu aspek perlindungan ketenagakerjaan, dan merupakan hak dasar dari setiap tenaga kerja yang ruang lingkupnya telah berkembang sampai pada keselamatan dan kesehatan masyarakat secara nasional. K3 harus dijadikan bagian dari budaya kerja di setiap kegiatan, sehingga dapat mencegah kasus kecelakaan kerja dan penyakit akibat kerja. Hal ini tentunya akan mempengaruhi stabilitas dalam berusaha, dan secara tidak langsung dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi secara nasional.

Upacara yang berlangsung pagi tadi adalah puncak dari peringatan Bulan K3 Tahun 2014 di Pelabuhan Tanjung Intan. Pada kegiatan ini Manager SDM, Umum, dan Kesisteman yang bertindak sebagai Ketua Panitia peringatan bulan K3 tahun 2014 Pelabuhan Tanjung Intan, Budi Prasetya memberikan laporan kepada Pembina Upacara. "Serangkaian kegiatan telah dilaksanakan dalam memperingati Bulan K3 Tahun 2014 di lingkungan Pelabuhan Tanjung Intan yaitu kerja bakti ruang kerja kantor pada tanggal 17 Januari, kerja bakti halaman kantor pada tanggal 24 Januari, senam bersama dengan unsur maritim dan pengguna jasa Pelabuhan Tanjung Intan disertai kegiatan donor darah pada tanggal 7 Februari, sosialisasi K3 dengan pihak eksternal pada tanggal 10 Februari, dan pelatihan Penanggulangan Bencana Kebakaran (PBK) pada tanggal 11 Februari," jelas pria yang akrab dipanggil Budi ini saat menyampaikan laporan.

Menuju Top 10 Container Terminal dengan Single Yard System

WAHYU AGUNG PRIHARTANTO



Ilustrasi

1. Pendahuluan

Perkembangan perdagangan petikemas lewat laut mengalami pertumbuhan yang sangat tinggi. UNCTAD dalam "Review of Maritime Transport 2012" melaporkan bahwa pada tahun 2010 sejumlah 540.693.119 TEUs petikemas telah diperdagangkan melalui pelabuhan di seluruh dunia, naik sebesar 14,49% dari tahun sebelumnya. Salah satu pemicu perkembangan ini adalah meningkatnya ukuran kapal petikemas yang menghasilkan kenaikan kapasitas pengangkutan hingga 68,4 juta TEUs (UNCTAD, 2012) dan meningkatnya efisiensi pengelolaan terminal petikemas di seluruh dunia. Meskipun terdapat pertumbuhan yang tinggi pada perdagangan petikemas global, Indonesia tidak terlalu mendapatkan manfaat yang signifikan dalam hal volume. Jika dilihat dari jumlah petikemas ekspor dan impor yang melalui sejumlah pelabuhan di Indonesia pada tahun 2010, tercatat 8,3 juta TEUs yang diperdagangkan dan menempatkan Indonesia pada urutan 9 di kelompok negara berkembang dengan sumbangan sekitar 1,5% dari total arus petikemas global (UNCTAD, 2012). Tetapi jumlah sebesar itu berasal dari beberapa pelabuhan di Indonesia yang melaksanakan pengiriman petikemas internasional secara langsung atau melalui Singapura, sehingga secara individual tidak ada satu pun pelabuhan atau terminal petikemas Indonesia yang tercatat ke dalam 20 terminal dengan arus petikemas internasional terbesar pada tahun 2011. PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) yang telah berubah menjadi Indonesia Port Corporation (IPC) sebagai pelabuhan dengan arus petikemas internasional terbesar di Indonesia hanya mencatat sekitar 4,66 juta TEUs pada tahun 2012, masih jauh dari pencapaian Long Beach (USA) yang berada di urutan 20 dengan 6,06 juta TEUs. Masih berdasarkan laporan UNCTAD dari IHS Fairplay, per 1 Januari 2012, penguasaan kapasitas muatan kapal yang dikuasai Indonesia baik yang berbendera Indonesia maupun berbendera asing hanya sekitar 3,5 juta DWT, atau sekitar 0,88% dari total DWT dunia. Pada angkutan petikemas, juga tidak ada satu pun perusahaan pelayaran nasional masuk dalam daftar 20 operator kapal petikemas terbesar dunia. Beberapa perusahaan pelayaran nasional cukup kuat dalam melayani angkutan petikemas domestik meskipun tidak cukup kuat melayani angkutan petikemas ke luar negeri. Berangkat dari beberapa kondisi diatas, tulisan ini berusaha mengusulkan sebuah ide untuk membangun kekuatan pelabuhan Indonesia melalui sebuah sistem "Single Yard" yang bersinergi dengan perusahaan pelayaran nasional di bidang angkutan petikemas.

Pemilihan petikemas didasarkan pada alasan kemampuan petikemas dalam hal proses konsolidasi dan distribusi muatan di terminal sehingga diperoleh volume yang cukup menguntungkan untuk mengundang perusahaan pelayaran melaksanakan layanan langsung ke pelabuhan tujuan di Eropa, Amerika maupun Jepang. Meski terkait dengan proses konsolidasi dan distribusi, tulisan ini tidak membahas masalah kriteria pemilihan dan pengembangan pelabuhan hub.

2. Kondisi Eksisting dan Permasalahan

Saat ini, pengangkutan petikemas dari dan ke pelabuhan di Indonesia dilaksanakan pada tiga pola angkutan sebagaimana Gambar 1. yaitu :

- 1) Rute angkutan langsung luar negeri.
Pada rute ini, petikemas diangkut langsung dari dan ke pelabuhan di Indonesia ke pelabuhan luar negeri dan umumnya memiliki tujuan ke Singapura atau Malaysia. Di kedua negara tetangga tersebut, petikemas Indonesia dipindahkan ke kapal yang lebih besar untuk diangkut ke pelabuhan tujuan akhir melalui jalur perdagangan utama. Pengangkutan langsung ke luar negeri umumnya dilaksanakan untuk mencari jalur alternatif dengan biaya yang lebih rendah dan menghindari pengiriman petikemas berkali-kali sebelum dikirim ke pelabuhan "Hub" di Singapura atau Malaysia. Dengan mengirimkan petikemas secara langsung, pemilik barang tidak perlu menanggung biaya bongkar/muat di pelabuhan "Besar" serta hanya menanggung sekali biaya tambang.
- 2) Rute angkutan transshipment
Guna mendapatkan volume yang cukup tinggi dan ketersediaan ruang angkutan dengan frekuensi yang lebih tinggi, maka petikemas ekspor/impor yang berasal dari pelabuhan "Kecil" dikirimkan terlebih dahulu ke pelabuhan "Besar" untuk dikumpulkan. Pengangkutan bisa menggunakan armada pelayaran nasional dengan petikemas milik atau petikemas kerjasama, dan juga bisa diangkut dengan armada pelayaran luar negeri yang berkeliling dari pelabuhan pemasok satu ke pelabuhan pemasok lainnya.

Tabel 1. Arus Petikemas Pelabuhan Indonesia 2012 (dalamTEUs)

Rute	Pelindo I	IPC	Pelindo III	Pelindo IV	JUMLAH
DN	560,822	3,355,880	1,688,150	1,552,982	7,157,834
LN	743,415	1,305,065	2,237,780	25,286	4,311,546
JUMLAH	1,304,237	4,660,945	3,925,930	1,578,268	11,469,380

Diolah dari berbagai sumber

3) Rute angkutan dalam negeri

Rute ini digunakan murni untuk mengangkut petikemas dari dan ke pelabuhan di dalam wilayah Indonesia dengan menggunakan armada pelayaran nasional.

Potensi barang yang diangkut pada rute ini cukup besar, hingga mencapai 7,2 juta TEUs pada tahun 2012 yang mencakup sekitar 62,0% dari total arus petikemas di Indonesia yang berjumlah sekitar 11,5 juta TEUs, sebagaimana ditunjukkan pada Tabel 1.

Beberapa permasalahan timbul pada kondisi angkutan petikemas di Indonesia saat ini, antara lain :

- 1) Meskipun pengangkutan petikemas ke luar negeri secara langsung dari pelabuhan “Kecil” dimaksudkan untuk mencari alternatif biaya yang lebih rendah, cara ini pada kenyataannya menyebabkan pemilik barang harus menanggung biaya yang lebih besar. Pengelola pelabuhan atau terminal mengambil keuntungan dari pola ini, sebab dengan melayani pengiriman petikemas langsung ke luar negeri, pelabuhan bisa memperoleh pendapatan pelayanan dari kegiatan bongkar/muat petikemas dan pelayanan kapal dalam mata uang Dolar Amerika. Umumnya volume petikemas yang bisa dihasilkan dari pelabuhan ini dinilai kecil untuk menghasilkan frekuensi pengiriman yang cukup tinggi. Dengan demikian, petikemas harus menunggu lebih lama di pelabuhan hingga jumlahnya cukup sebelum kapal petikemas datang agar jumlah petikemas yang diangkut bisa mencukupi untuk menutup biaya operasi kapal, sehingga pemilik barang kehilangan waktu dan berpotensi menghadapi denda akibat keterlambatan pengiriman ke pembeli.

- 2) Pengiriman petikemas ke pelabuhan “Besar” mengalami hambatan berupa keterbatasan ketersediaan ruang kapal pada rute domestik. Sejalan dengan sifat perusahaan pelayaran yang fokus pada pengangkutan domestik dan tingginya permintaan akan angkutan untuk rute domestik, perusahaan pelayaran cenderung untuk membatasi ruang kapalnya untuk petikemas yang tujuan akhirnya bukan di pelabuhan dalam negeri. Untuk mengatasi hal ini, petikemas yang dikirim dari pelabuhan “Kecil” terpaksa harus diangkut dengan status barang antar pulau. Setelah tiba di pelabuhan “Besar”, barulah status barang tersebut diubah menjadi barang ekspor dengan atau tanpa perubahan petikemas. Perubahan status ini memerlukan biaya dan waktu, dan risiko keterlambatan penyelesaian dokumen kepabeanan yang menyebabkan keterlambatan pemuatan petikemas ke atas kapal. Jika isi petikemas harus dipindahkan dari petikemas perusahaan pelayaran lokal ke petikemas perusahaan pelayaran internasional, maka kegiatan pemindahan tersebut di depo berpotensi menyebabkan kehilangan dan kerusakan isi.

- 3) Meskipun pengiriman petikemas melalui jalur transshipment dilaksanakan dalam jumlah kecil dengan frekuensi tinggi, hal ini masih dapat diterima mengingat hampir setiap hari terdapat kapal domestik yang berangkat dari pelabuhan “Kecil” dan kapal jalur internasional yang berangkat dari pelabuhan “Besar”. Akan tetapi, beberapa pelabuhan “Besar” memiliki lebih dari satu terminal petikemas di dalamnya dan tidak semua terminal memiliki fasilitas transshipment yang menggabungkan kegiatan bongkar muat petikemas domestik dengan petikemas internasional, sehingga petikemas harus dibongkar di terminal antar pulau, untuk kemudian diangkut lewat darat ke terminal lain yang melayani petikemas internasional. Hal ini tidak praktis secara operasional karena petikemas harus melalui beberapa terminal dengan operator yang berbeda dan menghadapi risiko keterlambatan dan kerusakan pada proses bongkar/muat. Selain itu, pemilik barang akan membayar biaya bongkar/muat di tiap terminal yang dilewati, sehingga biaya pengiriman petikemas menjadi:

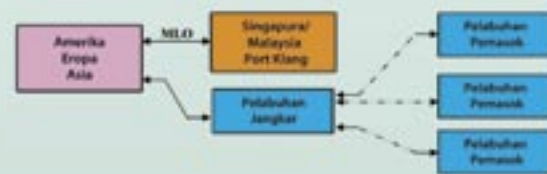
$$C_{TA} = F_{TA} + H_{TA} + X_{TA}$$

(1) Dimana $F_{TA} = F_1 + F_2$

(2) $H_{TA} = H_1 + H_2 + H_3$

(3) $X_{TA} = X_1 + X_2 + X_3 + X_4 + X_5 + X_6 + X_7 + X_8$ (4)

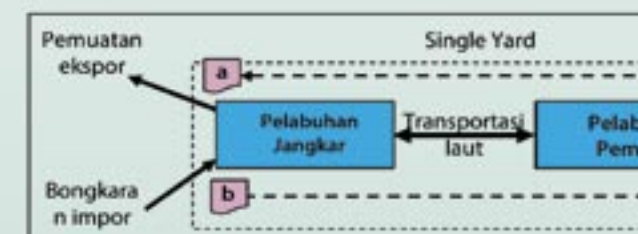
- 4) Pengiriman petikemas yang melewati beberapa terminal dengan operator yang berbeda menghadapi lebih dari satu sistem operasi dan dokumen. Perpindahan petikemas secara fisik diantara terminal tersebut tidak diikuti oleh perpindahan arus informasi dan dokumen secara terintegrasi, sehingga perencanaan pengiriman petikemas tidak bisa dilakukan sekaligus di awal. Pengolahan dokumen bongkar/muat di masing-masing terminal tidak dilakukan oleh sistem informasi yang sama, sehingga informasi yang ada tidak dapat digunakan secara bersama, sehingga di setiap terminal harus dilakukan pengurusan dokumen, baik untuk pemesanan ruang penumpukan di lapangan, pengajuan rencana muat, maupun pelaksanaan bongkar.



Gambar 1. Rute Pengangkutan Petikemas (Eksisting)

3. Kondisi Diinginkan

Segala bentuk ketidakpraktisan dan tingginya biaya yang timbul dalam proses pengangkutan petikemas ekspor/impor - dalam jangka panjang - akan menurunkan daya saing barang di Indonesia di pasar dunia. Harga yang mahal menyebabkan turunnya permintaan akan barang produksi Indonesia, yang berakibat turunnya kegiatan pelabuhan di Indonesia. Mata rantai negatif ini bisa diminimalisir dengan cara membatasi jalur pengangkutan petikemas langsung ke luar negeri dan mengoptimalkan jaringan pelabuhan Indonesia pada angkutan dalam negeri. Pelabuhan Indonesia yang berjumlah lebih dari satu bisa menghasilkan kekuatan jaringan besar jika dikelola dengan memanfaatkan efek jaringan antar pelabuhan melalui peningkatan kompatibilitas antar pelabuhan, peningkatan konektivitas antar pelabuhan dan frekuensi pelayaran, agar para pengguna merasakan manfaat optimal dengan biaya yang minimal dengan mengurangi biaya yang tidak perlu (Syahminur, 2004). Di sisi lain, Min (2004) mengingatkan agar pengelola jaringan menjamin pemanfaatan jaringan tersebut secara merata melalui jumlah pengangkutan yang seimbang. Pelabuhan “Kecil” yang tidak bisa menghasilkan petikemas ekspor/impor dalam jumlah yang ekonomis untuk dikirim langsung ke luar negeri, menyebabkan pelabuhan tersebut tidak menarik bagi perusahaan pelayaran untuk disinggahi, apalagi menggunakan kapal berukuran besar dengan frekuensi lebih sering. Maka dari itu, pelabuhan tersebut akan lebih tepat jika diposisikan sebagai pelabuhan PEMASOK bagi pelabuhan “Besar” tanpa perlu memiliki hubungan langsung ke pelabuhan luar negeri. Di sisi lain, pelabuhan “Besar” akan mengambil peran sebagai pelabuhan JANGKAR yang akan menampung semua petikemas dari pelabuhan pemasok, sehingga pelabuhan tersebut memiliki jaminan ketersediaan barang petikemas untuk perdagangan luar negeri, disamping pasokan dari industri di hinterland yang dikirim dengan angkutan darat. Pelabuhan Jangkar akan memiliki volume yang cukup besar untuk menarik kapal berukuran besar beroperasi pada pengiriman petikemas dari Indonesia langsung ke negara tujuan tanpa perlu singgah terlebih dahulu di Singapura atau Malaysia, sehingga mempersingkat rute dan mengurangi jumlah persinggahan yang pada akhirnya mengurangi biaya pengiriman. Memperhatikan kondisi diatas, maka jumlah pelabuhan Pemasok akan diperbanyak sehingga mengubah gambaran pola angkutan petikemas ekspor/impor menjadi sebagai berikut :



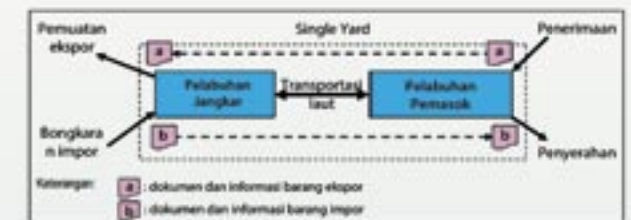
Gambar 2. Rute Pengangkutan Petikemas (Diinginkan)

Pada tahap awal, rute transshipment sebagaimana Gambar 2., dilakukan sepenuhnya oleh perusahaan pelayaran nasional dan rute ekspor/impor masih dilakukan oleh perusahaan pelayaran asing. Selanjutnya, jika perusahaan pelayaran nasional

menjadi semakin kuat, maka tidak mustahil pengangkutan ke luar negeri melalui jalur utama perdagangan dunia bisa dilakukan sepenuhnya oleh perusahaan pelayaran nasional. Pola ini menjadi salah satu butir implementasi dari Instruksi Presiden nomor 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Pelayaran Nasional, yang tidak hanya akan memberdayakan pelayaran nasional, tetapi juga memberdayakan pelabuhan nasional jika terdapat sinergi yang baik diantara keduanya.

4. Konsep Single Yard

Sinergi antara perusahaan pelayaran nasional dan pengelola pelabuhan bisa dilaksanakan dalam sebuah sistem yang dinamakan “Single Yard Management”. Konsep “Single Yard” dimulai dari adanya sebuah pelabuhan yang berperan sebagai pengumpul dan pelabuhan yang berperan sebagai pemasok, dimana lapangan penumpukan petikemas (container yard/ CY) di kedua pelabuhan tersebut seolah-olah terhubung jadi satu dengan kegiatan transportasi laut yang terdapat diantara keduanya, sehingga kesuluruhannya menjadi bagian dari sebuah lapangan penumpukan yang besar.



Keterangan: Gambar 3. Konsep Single Yard

Ketika sebuah petikemas ekspor masuk di CY pelabuhan Pemasok, maka petikemas tersebut secara virtual sudah berada di CY pelabuhan Jangkar meskipun secara fisik masih harus melewati transportasi laut menuju pelabuhan Jangkar. CY pelabuhan Jangkar merupakan perpanjangan dari CY pelabuhan Pemasok. Pelabuhan Pemasok menjadi pintu masuk bagi petikemas ekspor dan dermaga di pelabuhan Jangkar menjadi pintu keluarnya. Pada proses sebaliknya, pelabuhan Jangkar menjadi pintu masuk bagi petikemas impor dan pelabuhan Pemasok menjadi pintu keluar.

Dokumen petikemas yang diterima di pelabuhan Pemasok langsung diteruskan ke pelabuhan Jangkar melalui sebuah sistem informasi yang terintegrasi. Dokumen cukup diajukan sekali untuk meminimalkan waktu dan kesalahan dalam pemrosesan dokumen. Seluruh informasi petikemas seperti identitas, ukuran, jenis, perlakuan khusus, digunakan secara bersama oleh kedua pelabuhan sehingga pelabuhan Jangkar dapat dengan lebih baik menyiapkan rencana penumpukan dan pemuatan bahkan sebelum petikemas itu tiba. Di sisi yang berbeda, perencanaan pemuatan petikemas di pelabuhan Jangkar bisa langsung diketahui ketika petikemas masih berada di pelabuhan Pemasok. Petikemas yang singgah di pelabuhan “Besar” tidak dianggap sebagai petikemas transshipment, sebab dianggap berada di dalam lapangan penumpukan yang sama, sehingga terbebas dari aturan batas masa singgah yang diberlakukan oleh umumnya terminal/pelabuhan petikemas di Indonesia pada kegiatan transshipment. Konsep ini memungkinkan pengangkutan petikemas ekspor dari pelabuhan Pemasok ke pelabuhan Jangkar sebelum pengurusan seluruh dokumen kepabeanan diselesaikan.

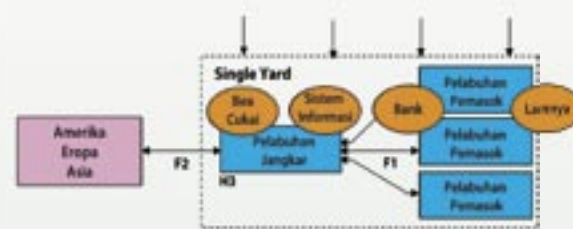
Petikemas tersebut tetap diangkut dalam status ekspor, meskipun pemuatannya di pelabuhan Jangkar masih harus menunggu selesainya dokumen pabean. Pada arah sebaliknya, petikemas impor akan dianggap berstatus impor hingga tiba di pelabuhan Pemasok meskipun pengangkutan petikemas tersebut dilakukan oleh kapal petikemas rute dalam negeri. Kesederhanaan dan fleksibilitas pada proses transportasi dan penyelesaian dokumen perdagangan pada konsep ini akan mengurangi waktu transportasi dan meningkatkan kepastian dalam perdagangan, suatu hal yang jarang dinikmati dan sering dikeluhkan oleh pelaku dunia usaha di Indonesia. Untuk menstimulasi peningkatan volume, maka biaya bongkar/muat di pelabuhan Pemasok (H1) dapat dihilangkan dan pemilik barang hanya akan membayar biaya bongkar/muat di pelabuhan Jangkar (H3). Dengan status yang bukan petikemas transshipment, maka pemilik barang juga akan menikmati penghematan berupa penghapusan biaya transshipment (H2). Peningkatan volume yang berasal dari pengelolaan yang baik juga akan dinikmati oleh perusahaan pelayaran. Perusahaan pelayaran bisa memperoleh gambaran pola permintaan dengan lebih jelas sehingga bisa lebih baik dalam mengalokasikan sumber daya yang dimiliki. Secara keseluruhan, maka perusahaan pelayaran dapat menurunkan biaya operasi yang bisa menjadi dasar untuk menurunkan biaya tambang antara kedua pelabuhan yang bersinergi.

5. Implementasi Single Yard Management System

Konsep ini dapat diimplementasikan dengan melaksanakan beberapa hal sebagai berikut :

- 1) Sosialisasi Konsep ke seluruh stakeholder
Konsep ini tidak bisa dijalankan hanya oleh pemangku kepentingan tunggal. Diperlukan kerjasama dari semua pihak yang terkait, sehingga diperlukan sebuah proses sosialisasi yang baik sehingga seluruh aspek dari implementasi konsep ini bisa diinformasikan secara tepat.
Inti dari sosialisasi adalah mencari pemahaman yang padu akan adanya sebuah pelabuhan yang menjadi jangkar/pusat dari kegiatan pengiriman petikemas ke luar negeri yang didukung oleh pelabuhan lain sebagai pemasoknya. Dari sini terlihat bahwa pelaku utama dari sistem ini adalah pelabuhan. Tetapi, kondisi di lapangan menunjukkan bahwa pengelolaan pelabuhan di Indonesia masih terhambat oleh sekat psikologis para pengelola dimana banyak pelabuhan yang masih enggan untuk dijadikan pelabuhan Pemasok, sebab pelabuhan tanpa adanya hubungan langsung ke luar negeri masih dinilai sebagai pelabuhan kelas dua. Oleh sebab itu, pengelola pelabuhan harus diyakinkan bahwa meskipun tidak memiliki hubungan perdagangan petikemas langsung ke luar negeri, perkembangan ekspor / impor petikemas dari pelabuhan tersebut justru akan berkembang lebih baik dan lancar.
- 2) Pembentukan Kerjasama
Pembentukan kerjasama dengan pelaku terkait menjadi penting untuk menjamin adanya kesinambungan pelaksanaan dalam sebuah ikatan yang saling menguntungkan. Kerjasama dimulai dari perikatan antara pelabuhan Jangkar dan pelabuhan Pemasok, yang selanjutnya dilakukan dengan perusahaan pelayaran, penyedia jasa teknologi informasi, Bea dan Cukai, Bank dan lembaga pembiayaan, produsen sebagai pemilik

barang, dan lembaga pemerintah lainnya. Pelabuhan Jangkar dan pelabuhan Pemasok sama-sama mengambil keuntungan dari sistem ini, dimana pelabuhan Pemasok menjamin pengiriman petikemas dalam jumlah tertentu dan pelabuhan Jangkar menjamin adanya kepastian dan fleksibilitas jadwal pengiriman ke luar negeri serta mendapatkan volume yang cukup. Kerjasama antara pelabuhan dengan perusahaan pelayaran berupa penyediaan kapal yang khusus melayani sistem ini akan memberikan kepastian kepada pemilik barang bahwa selalu akan tersedia ruang bagi kapal untuk pengangkutan dari pelabuhan Pemasok ke pelabuhan Jangkar, begitu sebaliknya. Perusahaan pelayaran pun mendapatkan kepastian adanya muatan ekspor/impor pada rute dalam negeri, disamping muatan petikemas yang murni untuk perdagangan dalam negeri. Selanjutnya diharapkan lebih banyak pelayaran yang bergabung.



Gambar 4. Implementasi Single Yard Management System

Bea dan Cukai, Bank dan lembaga pembiayaan lainnya akan menjamin pemberian kemudahan dalam hal penyelesaian dokumen ekspor/impor berikut pembiayaan perdagangannya jika diangkut melalui sistem ini. Hanya pelabuhan yang mengikat kerjasama yang akan mendapatkan manfaat kemudahan dan kecepatan pengurusan dokumen pabean, sebagai bentuk timbal balik dari kesediaan bergabung. Sistem ini berpotensi menjadi sistem nasional jika jumlah pelabuhan Pemasok cukup banyak sehingga bisa menghasilkan efek eksternalitas yang besar dari gerakan resiprokal petikemas di dalam jaringan tersebut. Pengembangan sistem "single yard" tidak menutup kemungkinan pada arah penciptaan beberapa pelabuhan Jangkar, jika kebutuhan akan hal tersebut muncul di kemudian hari. Sifat geografis Indonesia yang memanjang dari utara ke selatan dengan beberapa pusat produksi dan konsumsi berpeluang menciptakan beberapa pelabuhan Jangkar dengan jaringan yang masif dan saling terhubung.

- 3) Pembagian Pendapatan
Pembagian pendapatan antara pelabuhan Jangkar dan pelabuhan Pemasok menjadi butir penting dari kerjasama ini untuk memberikan kompensasi dari hilangnya pendapatan bongkar/muat di pelabuhan Pemasok, meskipun pendapatan tersebut dalam mata uang Rupiah. Pendapatan yang dibagi oleh pelabuhan Jangkar kepada pelabuhan Pemasok adalah pendapatan bongkar/muat (terminal charge) dalam mata uang Dolar Amerika. Besarnya pembagian pendapatan didasarkan pada hasil negosiasi antara keduanya yang dipengaruhi besar atau kecilnya pasokan yang bisa



diberikan pelabuhan Pemasok. Dengan adanya pembagian pendapatan ini, Pelabuhan Jangkar tidak perlu merasa khawatir akan mengalami pengurangan pendapatan akibat pembagian ini, sebab tambahan volume petikemas dari pelabuhan Pemasok akan menutupi kekurangan pendapatan per petikemas. Pelabuhan Pemasok pun tetap menerima pendapatan dalam mata uang Dolar Amerika meskipun tidak menyediakan layanan pengiriman petikemas langsung ke luar negeri dan mendapatkan kembali pendapatan bongkar/muat yang hilang. Meskipun nilai pembagian per TEUs tidak lebih besar dari pendapatan semula, meningkatnya kelancaran barang ekspor/impor dari dan ke pelabuhan tersebut setelah bergabung dengan sistem ini bisa menghasilkan pendapatan total yang lebih besar dari sebelumnya.

- 4) Harmonisasi Sistem Informasi dan Dokumen
Inti dari sistem ini terdapat pada pengolahan dokumen yang berjalan di dalam sebuah sistem informasi yang terintegrasi. Untuk mendapatkan hasil yang optimal, maka harus dilakukan harmonisasi sistem dan prosedur diantara pelabuhan yang tergabung di dalam sistem untuk mendukung proses yang sederhana. Harmonisasi dokumen dimaksudkan untuk menghasilkan dokumen

Ilustrasi

yang kompatibel digunakan oleh pelabuhan di dalam sistem, sehingga aliran informasi yang ada di dalam dokumen tersebut bisa dibaca secara bersama oleh peserta sistem. Pelabuhan Jangkar bertindak sebagai administrator sistem informasi sebab seluruh informasi terkait dengan perpindahan petikemas bermuara disana. Pelabuhan Pemasok yang tergabung di dalam sistem ini akan mendapatkan paket aplikasi yang berisikan modul tarif, tagihan, perencanaan, transshipment, informasi pelanggan, laporan, dimana seluruh informasi didalamnya bisa dimanfaatkan secara bersama.

- 5) Standar Mutu
Sebagai administrator dari sistem ini, pelabuhan Jangkar menjadi acuan dari standar mutu layanan dan operasi. Perancangan dan pengembangan sistem mutu menjadi tanggung jawab pelabuhan Jangkar, dan diikuti oleh seluruh pelabuhan Pemasok, dan dilakukan secara berkesinambungan untuk mendapatkan sistem yang semakin efisien dan memberikan nilai yang lebih tinggi kepada penggunaannya.

- 6) Sinergi BUMN Logistik
Momen pengembangan sistem "Single Yard" ini bisa dimanfaatkan untuk membangun sinergi yang lebih luas diantara para BUMN di bidang logistik.
Indonesia memiliki BUMN yang bergerak di bidang pelabuhan, pelayaran, perusahaan bongkar muat dan logistik, transportasi, pergudangan dan kawasan industri, perdagangan, perusahaan distribusi, dan bank BUMN, yang mana jika semuanya bisa bersinergi dalam sistem ini maka akan menggerakkan bisnis dengan skala besar. Dalam perkembangannya, kegiatan distribusi dan transportasi darat bisa menjadi perpanjangan dari sistem ini sehingga menempatkan PT. Pos Indonesia pada posisi penting dengan memanfaatkan jaringannya yang sangat luas hingga ke pelosok negeri. Dalam lingkup yang lebih luas, keterlibatan BUMN perkapalan seperti PT. PAL maupun PT. Dok dan Perkapalan Surabaya bisa dioptimalkan untuk menyediakan ruangan kapal yang lebih banyak melalui pembangunan kapal-kapal baru yang dioperasikan BUMN pelayaran dan didukung pembiayaannya oleh Bank BUMN.

6. Penutup

Tulisan ini tidak dimaksudkan untuk mencari simpulan, tetapi ada beberapa butir penutup yang bisa disampaikan. Sinergi antar pelabuhan tampaknya menjadi tren dan kebutuhan yang akan berkembang di Indonesia, utamanya dalam bisnis petikemas, untuk menghasilkan kekuatan volume petikemas melalui peningkatan efisiensi dan produktivitas yang pada akhirnya meningkatkan daya tawar pelabuhan Indonesia di mata perusahaan pelayaran dan pemilik barang. Faktor kunci keberhasilan kerjasama antara pelabuhan Jangkar dan pelabuhan Pemasok didalam "Single Yard Management System" adalah adanya biaya total transportasi yang rendah, proses penanganan barang yang sederhana, proses pengajuan dokumen yang sederhana dan terintegrasi, serta adanya kepastian yang tinggi pada kegiatan perdagangan.



Djarwo Surjanto
Dirut Pelindo III

*Mewujudkan Pelabuhan
Marina Benoa menjadi obsesi
Djarwo Surjanto
sebelum memasuki purna
tugas pada Mei 2014 nanti*

Marina Benoa

Masih Jadi Ganjalan

BULAN Mei 2014 mendatang, apabila tak terjadi perubahan kebijakan dari pengambil keputusan di tingkat pusat, akan menjadi akhir masa bakti Djarwo Surjanto yang sejak Mei 2009 menjabat sebagai Direktur Utama Pelindo III. Setelah sebelumnya pernah menjabat Direktur Teknik di Pelabuhan III, Djarwo Surjanto yang kelahiran Bandung 12 Nopember 1952, juga sempat menduduki jabatan Direktur Utama Pelabuhan IV di Makassar. Selama kariernya yang lebih dari 35 tahun di usaha kepelabuhanan, bapak dari empat putra-putri ini, telah menjelajah ke seluruh kawasan Indonesia. Mulai dari pegawai muda dengan jabatan staf teknik di Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut di Jakarta, kiprahnya meloncat-loncat ke Belawan, Bitung dan Makassar baru kemudian ke Surabaya.

Menjelang keberangkatan melaksanakan Umrah ke tanah suci tanggal 11 Februari 2014 lalu, beliau sempat menerima Reporter Dermaga, dan berbincang-bincang sambil makan siang, dengan berbagai topik aktual. Di antaranya, kesan Dirut mengenai tugas-tugas akhir yang harus diselesaikan sebelum menyerahkan tongkat estafet kepemimpinan di Pelindo III.

Terdapat tiga masalah yang menurutnya sangat mendesak dilaksanakan oleh suksesor kepemimpinan di BUMN Kepelabuhanan yang bemarkas besar di Surabaya ini. Yaitu:

Mengawal Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) sebagai platform pembangunan Pelindo III guna mendukung program pemerintah sebagai world leader di tahun 2030;

Menyelesaikan agenda strategis pembangunan

infrastruktur untuk mewujudkan Surabaya Greatest Metropolitan Port;

Mendorong percepatan terwujudnya Marina Benoa sebagai salah satu koridor seperti diamanatkan program pemerintah yang tertuang dalam Masterplan Percepatan dan Pengembangan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

Terinspirasi Tokyo Bay

Tahun 1990-an Manajemen Pelindo III mulai mencermati bahwa Tanjung Perak sebagai gerbang utama perdagangan Jawa Timur maupun Kawasan Timur Indonesia (KTI) sudah kian padat, dengan Berth Occupancy Ratio (BOR) yang kian kritis. Apabila tak ada langkah solutif, diprediksi pada dua puluh lima tahun kemudian atau kira-kira tahun 2015, Pelabuhan Tanjung Perak akan mengalami kongesti. Karenanya, segera direncanakan untuk mengembangkan kapasitas pelabuhan terbesar kedua di Indonesia ini. Namun untuk melaksanakan rencana itu, ada beberapa kendala mendasar, seperti keterbatasan Hak Pengelolaan Lahan (HPL) Pelindo III Tanjung Perak yang sudah tak menyisakan ruang kosong untuk pembangunan fasilitas. Seperti yang terjadi di banyak pelabuhan lain di Indonesia: cepatnya pertumbuhan sosial ekonomi pada lingkungan pelabuhan, mengakibatkan perubahan tata guna lahan yang berakibat munculnya pertokoan, perkantoran dan hunian di HPL Pelabuhan yang tak terkait kegiatan pelabuhan, yang berakibat pada kian sempitnya lahan.

"Selain hal tersebut, posisi kas Pelindo III saat itu juga kurang mendukung untuk membangun sendiri, sedangkan investor saat itu kurang berminat untuk melakukan kerjasama dengan BUMN Pelabuhan yang mereka nilai bernuansa birokrasi dengan visi bisnisnya yang kurang jelas" ujar Djarwo Surjanto yang kala itu menjabat sebagai Direktur Teknik Pelindo III.

Selanjutnya sosok yang saat ini menjadi orang nomor satu di jajaran direksi Pelindo III ini menceritakan tentang konfidensi yang mencuat dari Direktur Usaha Ferdinand Nainggolan, yang terobsesi membangun Tanjung Perak agar berubah penampilan seperti Tokyo Bay yang sepanjang teluk dipadati industri maritim, termasuk infrastruktur pelabuhan. Kalau Jepang mempunyai pelabuhan-pelabuhan besar seperti Tokyo-Yokohama-Sendai, bukan tidak mungkin kalau di Selat Madura mulai Ujung Pangkah, Bangkalan sampai ke Tanjung Perak dikembangkan menjadi rangkaian pelabuhan besar ?.

Ketika disadari bahwa untuk sampai ke tahapan itu, diperlukan biaya sangat besar, Ferdinand Nainggolan masih "ngotot" dengan argumentasinya: buat perencanaan dulu. Ini tugas Pak Djarwo. Kalau memang fisibel, nanti ditawarkan kepada calon investor.

Gagasan yang muncul kala itu adalah masih dalam kerangka fikir bahwa Pelindo III merupakan BUMN penyelenggara pelabuhan, sesuai UU No.21 tahun 1992 dan PP No.61 tahun 1996. Waktu itu, UU No.17

Ilustrasi

tahun 2008 tentang pelayaran dan PP No.70 tahun 2009 tentang kepelabuhanan belum lagi terbit, hingga sulit dibayangkan kalau dalam perkembangannya kemudian pemerintah juga akan memberi hak kepada BUP di luar Pelindo III untuk membangun dan mengelola pelabuhan sendiri, seperti terjadi pada PT Lamicitra Nusantara Tbk lewat PT Madura Industrial Estate Seaport City (MISI) yang mendapat hak untuk membangun pelabuhan internasional di Socah, Kabupaten Bangkalan, Madura. Bahkan di luar itu, pemerintah juga sudah mengeluarkan ijin membangun dan pengoperasian pelabuhan kepada lebih dari 10 BUP yang ada di Jawa Timur, meskipun kemudian mayoritas ijin tersebut dengan sendirinya gugur karena dalam waktu satu tahun pemilik ijin tak mampu melaksanakan rencananya.

Marina Benoa

Sampai menjelang hari-hari terakhir masa jabatannya di Pelindo III, Djarwo Surjanto telah banyak menyelesaikan kerja besar yang cukup monumental. Tetapi sebagai manusia biasa, tentunya masih memiliki obsesi lain yang perlu dicapai.

Tentang hal-hal yang masih menggajal hatinya, Djarwo Surjanto mengatakan: "Untuk proyek Teluk Lamong sudah mendekati penyelesaian, dan JIPE sudah mulai jalan. Yang belum dapat terrealisasi adalah menjadikan Pelabuhan Benoa sebagai pelabuhan hub untuk turisme Indonesia. Entah hal itu bisa keburu atau tidak, hanya waktu yang akan menentukan. Tetapi tampaknya akan terlaksana, seperti ketika saya berhasil meyakinkan pemerintah dan institusi terkait dalam membangun proyek jalan tol di atas perairan sebagai penghubung Nusa Dua – Benoa – Ngurah Rai. Walaupun dalam pelaksanaannya PT Jasa Marga menjadi yang lebih dominan, hal itu tidak menjadi soal, karena kami telah membuktikan keberhasilan sinergi antar BUMN. Pelabuhan Benoa saat ini sudah memasuki tahapan menjadi turn around port, tetapi kami ingin agar kedepan untuk tataran Asia, setidaknya tidaknya dapat disejajarkan dengan Marina Bay di Singapura. Terus terang ini menjadi ganjalan pemikiran, karena meskipun inisiatifnya ada di Pelindo III, tetapi eksekusinya menyangkut banyak institusi" kata Djarwo Surjanto.

Tampaknya obsesi Dirut Pelindo III itu, mendapat respon positif dari penentu

kebijakan di tingkat pusat. Sebab dalam kunjungannya ke Benoa beberapa waktu lalu, Menteri Pariwisata & Ekonomi Kreatif Mari Elka Pangestu menjelaskan bahwa pemerintah Indonesia mengetahui sejauh mana manfaat Pembangunan Pelabuhan Marina Benoa dalam kaitannya dengan MP3EI yang memasukkan Pelabuhan Marina Benoa Bali, dalam salah satu koridornya. Terkait dengan pembangunan Pelabuhan Marina yang telah masuk dalam prioritas MP3EI, Menteri meminta agar Pelindo III segera membuat kajian infrastuktur dan feasibility study kepada Tim MP3EI serta persetujuan tata ruang/ RTRW wilayah Bali.

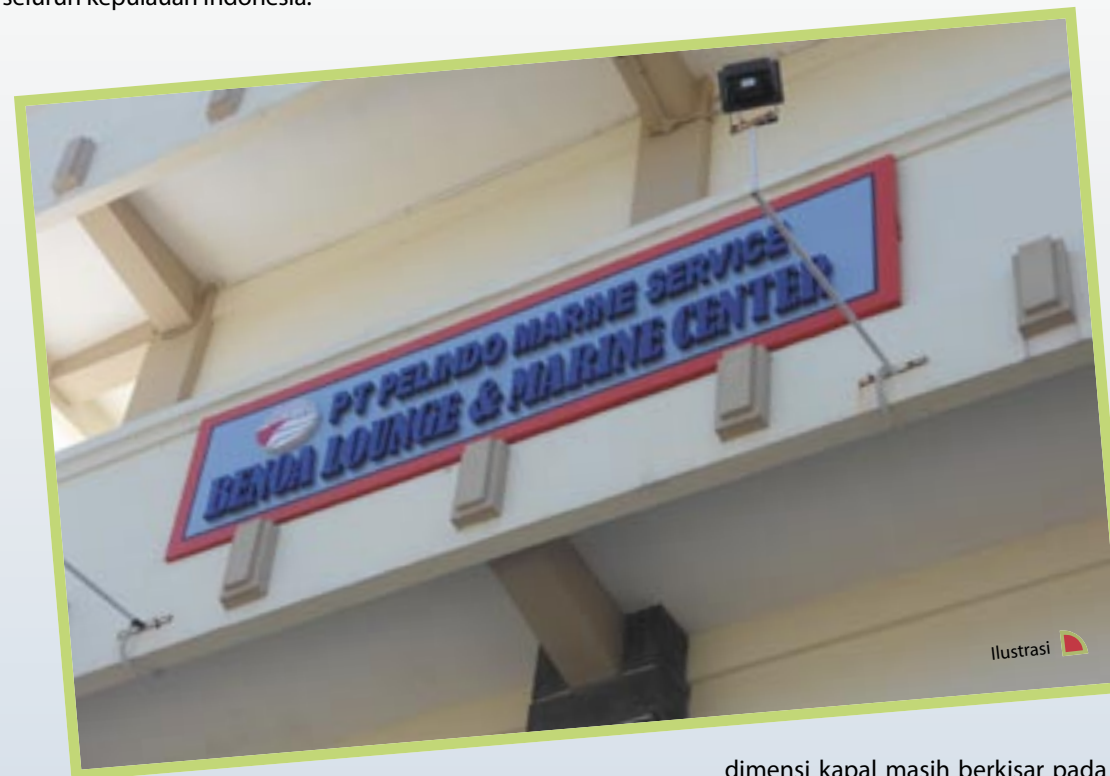
Menteri juga mengikuti rapat kerja Tim KP3EI koridor Bali dan Nusa Tenggara, serta melihat secara langsung kondisi Pelabuhan Benoa Bali, untuk mengetahui sejauh mana manfaat Pembangunan Pelabuhan Marina Benoa yang dibutuhkan. Sebab dalam perkembangannya, wisman banyak yang memilih menggunakan cruise selain dengan pesawat udara. Pelabuhan Benoa saat ini mempunyai 1 dermaga khusus untuk kapal cruise namun apabila terjadi dua kunjungan kapal wisata dalam waktu bersamaan, juga dapat menggunakan dermaga selatan yang fungsi utamanya untuk pelayanan bongkar muat barang.

Pada tahun 2013, Pelabuhan Benoa telah dikunjungi 41 unit kapal cruise, yang berarti terjadi peningkatan dibanding tahun 2012 yang tercatat 38 ship call. Selain melayani kapal-kapal berukuran besar pengangkut wisman, Pelabuhan Benoa juga melayani kapal-kapal small cruise yang dikenal dengan sebutan yacht, atau tall ship yang saat ini mulai bertaburan parkir di tengah kolam pelabuhan. Disamping itu juga akan terjadi kunjungan yacht yang dapat mencapai 200 kapal setiap hari yang sandar/homestay di pelabuhan Benoa. Tentunya hal ini memerlukan pengembangan infrastruktur yang lebih memadai, berupa perluasan dermaga dan pendalaman kolam serta alur pelayaran hingga mencapai kedalaman -12 meter LWS. Selain itu juga sarana terminal lebih yang spesifik dan modern, tanpa meninggalkan warna budaya lokal.

Siapkan Kondisi

Berdasar kajian, Indonesia merupakan negara yang punya peluang

besar dalam pasar global pariwisata, karena berada di tengah-tengah jalur Asia yang mempunyai potensi pasar bagi 800.000 penumpang, ditambah Australia dengan pasar 550.000 wisatawan. Saat ini di Indonesia telah beroperasi 29 cruise line, yang merupakan pendukung kekuatan Indonesia sebagai negara kepulauan yang punya kemampuan mengakomodasikan semua segmen pasar wisata kapal pesiar. Kapal-kapal besar akan memberikan kontribusi pada pengembangan sektor pariwisata di destinasi utama, sedang kapal ukuran menengah bersama kapal ekspedisi memberi kontribusi menyebarkan dampak ekonomi wisata kapal pesiar ke seluruh kepulauan Indonesia.



Kondisi seperti ini diprediksi akan terus meningkat mengingat RCCL cruise line Singapura berpotensi menyumbang distribusi pasar Singapura ke Belawan dan Sabang pada jalur Selat Malaka. Sementara itu, P&O Australia sudah menyatakan keinginannya menjadikan Pelabuhan Benoa sebagai Turn Around port. Sedangkan Orion Expedition Cruise merencanakan untuk memasukkan semua itenary-nya ke Indonesia.

Berdasar data Cruise Line, tahun 2013 terdapat 12 kapal yang melakukan proses turn around port dengan embarkasi dan

debarkasi sebagian berganti penumpang di Pelabuhan Benoa. Kapal-kapal cruise yang melakukan layanan Turn Around Port di Pelabuhan Benoa adalah: Classix Internasional (1), Companie du Ponant (1), Crystal Cruise (1), Orion Expedition Cruises (4), Seabourne Cruise Line (2), Silverseas Cruise (1), Voyage of Antiquity (1) dan Zegrahm Expeditors (1). Kapal Seabourn Odyssey yang hadir di Benoa pada 19 Desember, terdapat 150 wisman yang naik dari Benoa, setelah sebelumnya tiba dengan kapal lain di pelabuhan itu.

Sejak tahun 1970, kunjungan wisman dengan kapal cruise di Indonesia telah terjadi evolusi yang sangat besar perkembangannya. Bila pada tahun 1970

Selain itu juga dijelaskan hal-hal yang harus menjadi perhatian di setiap pelabuhan yang merupakan minimum requirement, meliputi;

- Lebar alur pelayaran minimal 3X lebar kapal,
- Kedalaman alur pelayaran minimal adalah draft kapal maksimal (termasuk Squat Effect) ditambah 2 meter,
- Diameter kolam putar (turning basin) minimal 1,3 kali panjang kapal, dan
- Air Draft Clearance minimal 2 meter.

"Syarat minimum itu, harus jadi perhatian pengelola pelabuhan yang akan melayani kapal-kapal cruise. Sebab, apabila hal itu kurang diperhatikan, maka kapal-kapal cruise akan enggan masuk ke pelabuhan yang dimaksud. Harus diingat, apabila seorang nakhoda kapal cruise menemukan ketidaktepatan syarat minimum, hal itu akan menyebar ke seluruh dunia, dan nakhoda-nakhoda kapal cruise lain akan mengambil sikap sama, tak mau menyinggahi pelabuhan tersebut. Maka dalam rangka merebut peluang mengembangkan bisnis kapal pesiar di Indonesia Manajemen Pelindo III menyiapkan tiga pelabuhan cabang, dan untuk kedepan akan disusul dengan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan lainnya yang menjadi destination port" jelas Husein Latief.

Untuk Pelabuhan Benoa yang diarahkan menjadi turnaround port, sudah dilakukan pengerukan dan pembenahan, meliputi:

- Pengerukan kolam dermaga timur dengan kedalaman -10 meter LWS;
- Pengerukan turning basin dengan kedalaman -10 meter LWS
- Pemasangan satu unit mooring dolphin kapasitas 150 ton;
- Penyediaan dua unit perangkat X-Ray di terminal penumpang;
- Sistem penanganan dan pemantauan bagasi yang sederhana dan efisien.

Kesiapan PMS

Rencana pengembangan terminal marina di Benoa, terus bergulir. Maka bagaikan ruas bertemu batang, Direktur Utama PT Pelindo Marine Service (PMS) Mochammad Choiroel Anwar, segera menangkap peluang yang muncul. Lewat beberapa kali diskusi, kemudian terjadi penandatanganan nota kesepakatan

antara PT PMS dan Pelindo III Cabang Benoa untuk mengembangkan Pelabuhan Marina Benoa.

Dijelaskan dalam rangka menangkap peluang, PT PMS memanfaatkan bekas pos pandu di sisi selatan dermaga timur Pelabuhan Benoa menjadi Benoa Marine Yacht Center (BLYC), dan dumping area di sebelah utara sebagai fasilitas parkir, pembangunan dan perbaikan yacht. Konsep pengelolaan lahan, meliputi pembangunan fasilitas, serta pengelolaan dan pelayanan ship/yacht building and repair berupa dock tertutup dan graving dock. Selain itu juga terdapat boat/yacht parking (floating park, indoor rack parking, outdoor rack parking). Fasilitas juga akan ditunjang dengan workshop & ware house, marine showroom/exhibition building dan fasilitas pendukung lain, dengan investasi mencapai sekitar Rp.600 miliar.

Pada akhir penjelasan Dirut PMS mengatakan: guna sosialisasi terhadap langkah inovasi perusahaan yang dipimpinnya, dalam waktu dekat akan dilaksanakan acara "Sail Expo" yang diikuti 150 yacht berbendera asing, terdiri dari 138 small yacht dan 12 mega yacht pada area indoor dan 170 yacht di lapangan terbuka. Selain itu, pameran juga akan diikuti para pengusaha yang bergerak dalam bisnis alat penunjang maupun perawatan yacht.

Dilihat dari telah adanya dukungan pemerintah pusat dan kesiapan internal, tampaknya program mewujudkan Pelabuhan Marina Benoa, tidak lagi perlu menjadi ganjalan pemikiran Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto. Namun untuk itu, masih terdapat satu langkah lagi yang harus ditempuh dan menjadi PR bagi GM Pelabuhan Benoa Captain Ali Shodikin. Yaitu melakukan sosialisasi dan koordinasi dengan Pemerintah Provinsi Bali seraya menjelaskan keberadaan Pelabuhan Marina Benoa kedepan yang akan mampu mendongkrak perekonomian daerah secara signifikan. Perlu pula diingatkan bahwa pengembangan Pelabuhan Marina Benoa tidak hanya telah terangkum dalam program MP3EI, tetapi juga sejalan dengan semangat Peraturan Daerah Bali No.3 tahun 2005 yang mengamanatkan bahwa Pelabuhan Benoa disiapkan untuk melayani kapal-kapal pariwisata dan penumpang serta bongkar muat petikemas. Sedangkan untuk pelayanan general cargo, perikanan dan barang curah yang berpotensi menimbulkan polusi akan dipindahkan ke pelabuhan lain di Bali. (Nilam)

Ilustrasi



Surabaya
Greater Metropolitan Port
yang mirip Bay of Tokyo,
akan diawali
lewat pembangunan
JIPE Manyar

SURABAYA GREATER METROPOLITAN PORT: **JIPE: Kajian Lama Paradigma Baru**

PENJELAJAH berkebangsaan Portugis Tome Pires dalam kronik Suma Oriental pernah menyebut Soerabaia Harbour merupakan sarang perompak yang perannya kalah penting dibanding Pelabuhan Giri yang kini disebut sebagai Gresik. Tetapi apa salahnya, bila kemudian pengelola Pelabuhan Tanjung Perak sebagai bandar terbesar kedua di Indonesia ini mempunyai obsesi mengembangkannya menjadi pelabuhan metropolitan kelas dunia? Sebab, Port of Singapura yang berkat kejelian Sir Thomas Stamford Raffles dalam “menyulap” pulau Tumasek yang semula merupakan sarang bajak laut, kini justru memiliki peran kunci dalam perdagangan internasional lewat laut,

“Sebagai negara maritim dengan 75% wilayahnya yang terdiri dari perairan, serta kekayaan sumber daya alam yang melimpah, sepantasnya Indonesia mempunyai pelabuhan besar yang tidak sekedar menjadi kumpulan pelabuhan di negara tetangga. Itulah sebabnya, ketika pada tahun 1990-an menyadari

bahwa Pelabuhan Tanjung Perak kian terancam kongesti, Manajemen Pelindo III mulai menggagas untuk mengembangkan fasilitas di lokasi lain” ungkap Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dalam suatu perbincangan dengan Reporter Dermaga beberapa waktu lalu.

Maka mulai tahun 1994, Pelindo III menggandeng konsultan sekaligus melakukan kajian akademis, untuk mencari alternatif dibangunnya infrastruktur baru sebagai pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak. Melalui pekerjaan survey komprehensif yang memakan waktu sekitar dua tahun, keluarlah rekomendasi untuk membangun pelabuhan baru di luar Tanjung Perak, tetapi masih dalam lingkungan yang kelak akan dikembangkan menjadi The Surabaya Greater Metropolitan Port.

Proyek Kali Mireng

Lebih jauh Dirut Pelindo III menjelaskan, berdasar survey awal dari Desigras dan Institut Teknik Sepuluh

Nopember Surabaya (ITS), maka diajukan opsi pembangunan fasilitas baru pada 8 titik lokasi yang meliputi:

- Point 1 : Gresik (dengan luasan lahan 35 hektar),
- Point 2 : Lamong Site (pantai, dengan luasan lahan 500 ha),
- Point 3 : Lamong Bay (perairan, dengan luasan lahan 1.200 Ha),
- Point 4 : South Kalimireng (dengan luasan lahan 1.100 ha),
- Point 5 : North Kalimireng (dengan luasan lahan 500 ha),
- Point 6 : Ujung Pring/ Sembilangan (dengan luasan lahan 500 ha),
- Point 7 : Tanjung Sawo (dengan luasan lahan 1.000 ha) dan
- Point 8 : Junganyar (dengan luasan lahan 500 ha).

Namun rencana membangun fasilitas baru itu, belum dapat dilanjutkan karena Pelindo III saat itu masih terkendala dalam penyediaan likuiditas, karena dana segar yang ada lebih diprioritaskan untuk meningkatkan kinerja di beberapa pelabuhan cabang. Selain itu, akibat terjadinya perubahan politik pada tahun 1997, maka rencana yang dikenal dengan sebutan Proyek Kali Mireng itu terpaksa ditangguhkan.

Padahal, pada waktu itu beberapa calon investor telah siap masuk dalam pendanaan pembangunan East Indonesia Hub Port tersebut. Di antaranya adalah adanya calon investor asal Timur Tengah dan juga dari Malaysia yang menyatakan tertarik untuk menanamkan modal di sektor pengembangan infrastruktur perhubungan khususnya pelabuhan. Selain itu, terdapat pula calon investor dalam negeri seperti Maspion Grup yang siap melakukan kerjasama membangun fasilitas dermaga di Kawasan Industri Manyar yang dikelolanya. Keunggulan lokasi di Manyar terletak pada adanya akses langsung kawasan industri dengan pintu tol Manyar, di Gresik.

Indonesia Hub Port

Pada awal pemerintahan reformasi, berkembang wacana membangun dua pelabuhan hub untuk Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang lokasinya di Surabaya, sedang untuk Kawasan Barat Indonesia (KBI) disetujui dibangun di Bojonegara, Provinsi Banten. Rencana yang sudah disertai kajian awal ini, sempat

mendapat perhatian investor pada waktu digelar dalam pameran akbar Indonesia Infrastructures Summit di Jakarta. Pada kesempatan itu, Presiden telah sempat menandatangani persetujuan rencana pembangunan Pelabuhan Bojonegara dan Teluk Lamong. Namun kembali muncul kendala yang disebabkan terjadinya pergantian pemerintahan Republik Indonesia, hingga proyek yang diharapkan akan menjadi tonggak sejarah baru dalam tatanan kepelabuhanan nasional itu, juga belum mendapatkan prioritas untuk digarap hingga akhirnya “menguap” tanpa kelanjutan.

Dalam pada itu, guna menata pelabuhan di Indonesia, Kementerian (waktu itu masih disebut Departemen) Perhubungan justru meluncurkan road map penataan pelabuhan nasional yang tidak memasukkan Surabaya dan Bojonegara sebagai salah satu dari prioritas membangun national hub port. Yang menjadi pilihan justru adalah: Sabang di Aceh, Batam di Riau, Kupang di Nusa Tenggara Timur, Bitung di Sulawesi Utara dan Sorong di Papua Barat. Pertimbangannya adalah lokasi-lokasi itu memiliki persinggungan akses pelayaran dengan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI), yang menghubungkan jalur selatan utara (Australia-Taiwan-Jepang-Korea dan Australia-Singapura-Portklang-Eropa).

Terkait dengan peta jalan tersebut, kalangan pelaku bisnis banyak yang menyatakan kurang memahami landasan pemikiran dalam menentukan pilihan lokasi calon hub port itu, disebabkan kesemuanya merupakan pelabuhan-pelabuhan yang berada pada wilayah yang meskipun beberapa di antaranya memiliki daerah penyangga yang potensial karena terdapat hasil tambang, minyak dan gas bumi serta hasil perkebunan, tetapi pertumbuhan ekonominya masih tergolong kurang mendukung.

Di sisi lain, mereka yang menyetujui gagasan tersebut berpendapat bahwa: dengan ditetapkan sebagai hub port yang didukung dengan pelaksanaan azas cabotage di sektor transportasi laut, diharap akan terjadi percepatan pertumbuhan ekonomi di sekitar hinterland pelabuhan itu.

Sebagai perwujudan keinginan membangun infrastruktur dalam

rangka memenuhi kebutuhan yang kian mendesak, Indonesia Port Corporation/ PT Pelabuhan Indonesia II (Persero) dan Pelindo III menempuh “jalan sendiri-sendiri” dengan merencanakan kemudian mewujudkan pembangunan pelabuhan baru tanpa embel-embel hub port. Pelindo II mulai melangkah dengan merancang pembangunan Jakarta New Port pada lokasi Kalibaru, yang berdekatan dengan Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara. Sementara itu Pelindo III juga mengajukan permohonan izin kepada pemerintah untuk mengembangkan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dengan pilihan lokasi di Teluk Lamong, perbatasan Kabupaten Gresik dengan kota Surabaya.



Penuh Liku

Ternyata rencana membangun fasilitas baru sebagai pendukung fasilitas lama yang akibat tingginya pertumbuhan peragangan, sudah terancam konesti dan stagnansi, tak semudah membalik telapak tangan. Untuk Pelindo II, hambatan pertama terletak pada proses Analisis Mengenai apak Atas Lingkungan (AMDAL), serta tarik-menarik terkait BUP mana yang lebih berhak membangun, meskipun pada akhirnya pemerintah memutuskan memberi hak kepada IPC/ Pelindo II sebagai BUP yang dinilai lebih siap dalam pendanaan, pembangunan serta pengoperasiannya kelak. Ternyata lampu hijau dari pemerintah tersebut tidak serta merta bisa memuluskan jalannya perencanaan. Sebab di luar itu muncul pula wacana agar pembangunan dilakukan di perairan Ancol Jakarta Utara, atau di pantai Cilamaya Kabupaten Karawang.

Untuk Pelindo III, ganjalan awal yang muncul adalah kekhawatiran masyarakat apabila pembangunan dilaksanakan di Teluk Lamong dengan reklamasi, dinilai akan dapat berdampak pada kerusakan lingkungan perairan yang menjadi lahan pencarian rejeki bagi nelayan. Sedang bila dibangun di pantai dengan pendukungnya berada di daratan, dikuatirkan akan merusak lingkungan konservasi lahan yang selama ini jadi penahan terjadinya banjir di kota Surabaya. Setelah melalui sosialisasi cukup panjang, masyarakat memang bisa memahami prakarsa yang diambil oleh Pelindo III. Tetapi ganjalan kedua segera muncul, terkait dengan pengajuan ijin untuk membangun di atas areal 300 hektar, yang menimbulkan keberatan Pemprov Jatim yang juga mempunyai rencana membangun pelabuhan di pantai utara Kabupaten Bangkalan, dengan lokasi pilihan di perairan Sepuluh atau Tanjung Bumi. Namun akhirnya keluar ijin, meski hanya untuk luasan 50 hektar saja.

"Proyek inilah yang kemudian dikenal dengan sebutan Terminal Teluk Lamong yang saat ini sudah mendekati penyelesaian dan akan dilakukan soft opening pada bulan Mei 2014 nanti" jelas Dirut Pelindo III Djarwo Surjanto.

Membayar Hutang

Berbareng dengan finalisasi proyek Terminal Teluk Lamong, Pelindo III mempunyai "gawe" besar lain, yaitu soft launching proyek Java Integrated Industrial & Port Estate (JIPE) di Manyar Gresik. Kawasan industri dan pelabuhan terpadu ini, dibangun dengan biaya sekitar Rp.14 triliun, mencakup luasan lahan untuk industri 2.500 hektar ditambah 500 hektar untuk hunian serta lahan hasil reklamasi untuk pelabuhan, seluas 400 hektar. Pembangunan dimulai tahun 2014, dan diharap dapat diselesaikan tahun 2017.

Mencermati hal itu, sempat timbul pertanyaan: apakah dalam pelaksanaannya, proyek Manyar tak akan menimbulkan bias dalam pengerjaan dua proyek besar TTL dan JIPE?

Menjelaskan situasi tersebut, Djarwo Surjanto berkata: "Dalam hal pembangunan JIPE, Pelindo III melakukan lewat PT Berlian Jasa Terminal Indonesia (BJTI) selaku anak perusahaan Pelindo III dan PT AKR Corporindo Tbk bersinergi dalam membangun proyek tersebut, karena itu tak akan menimbulkan bias dalam pengerjaan TTL dan JIPE. Bahkan kedepan masing-masing akan dikelola "anak" dan "cucu" perusahaan, dalam bentuk Badan Usaha Pelabuhan (BUP) masing-masing".

Menurut Djarwo Surjanto, membangun JIPE merupakan tindakan "membayar hutang" masa lalu, saat Pelindo III merencanakan membangun fasilitas baru di luar Pelabuhan Tanjung Perak. Menjelaskan tentang proyek JIPE, Djarwo Surjanto mengatakan: "Konsep bisnis Pelindo III dalam membangun sentra industri, pelabuhan dan perumahan secara terintegrasi, adalah untuk menekan biaya logistik yang saat ini cukup tinggi dan sering dikeluhkan pengusaha. Pembangunan infrastruktur dasar, sudah mulai dilaksanakan sejak Oktober 2013 dengan perkiraan selesai Oktober 2014. Pembangunan ini juga melibatkan Pemkab Gresik yang telah menjalin kerja sama dalam penyediaan infrastruktur dan energi".

Sejatinya, pembangunan JIPE terpicu oleh perkembangan mutakhir, dalam menjawab kebutuhan kalangan industri, termasuk investor asing maupun domestik. Utamanya setelah di Jepang terjadi bencana tsunami hingga terpaksa menutup sejumlah power station yang semula memerlukan pasokan BBM sebagai catu daya maupun yang memanfaatkan teknologi nuklir. Untuk kemudian mengganti dengan instalasi berbahan bakar Liquid Natural Gas (LNG), yang mayoritas dipasok oleh Indonesia. Secara teoritik, dengan berinvestasi membangun instalasi pengolahan dan infrastruktur di JIPE, biaya produksi maupun pengiriman ke Jepang dinilai akan menjadi lebih murah. Selain instalasi LNG untuk ekspor, investor lain yang sudah menyatakan akan segera masuk ke JIPE adalah produsen otomotif asal Jepang dan Eropa.

JIPE juga dimaksudkan mengakomodasi keinginan Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo) yang beberapa waktu lalu sempat mengeluh tentang keterbatasan lahan untuk industri, tingginya upah buruh di lokasi eksisting pabrik mereka, dan stabilitas lingkungan sosial-politik yang dirasa kurang nyaman bagi iklim investasi..

"Terkait dengan keluhan kawan-kawan Apindo, kami persilahkan mereka merelokasi pabrik ke Manyar yang merupakan kawasan industri terintegrasi dengan pelabuhan, hingga akan mengurangi biaya logistik. Selain itu, Jatim memiliki sumber daya manusia (SDM) yang cukup terampil, serta sumber daya alam berupa gas yang melimpah hingga biaya produksinya bisa lebih murah" kata Djarwo Surjanto.

Pada akhir penjelasannya, Dirut Pelindo III mengatakan: "Harus diakui bahwa untuk membangun JIPE, kami menerapkan hasil kajian lama yang pernah dilakukan oleh Desigras dan ITS. Tentunya dengan penyesuaian terhadap perubahan-perubahan pada lingkungan strategis yang selama ini telah mengalami perubahan. Terapi kami jamin bahwa hal itu masih dapat dipertanggungjawabkan. Maka dalam beberapa tahun mendatang, "mimpi" LAMA tentang Greater Surabaya Metropolitan Port, yang menandingi Bay of Tokyo, akan dapat diwujudkan, dan semoga menjadi kebanggaan generasi penerus nanti. Insyaallah!" (Nilam)



Ilustrasi

DIRJEN HUBLA CAPT. BOBBY R. MAMAHIT: Transportasi Laut Segera Diperkuat

Negara kepulauan dengan 70% perairan, tetapi Indonesia dinilai abai mengembangkan transportasi laut. Jalan keluarnya ?

"INDONESIA merupakan negara dengan dua per tiga wilayahnya terdiri dari perairan. Oleh karenanya kita jangan sampai lengah dalam menata transportasi laut, yang berperan menghubungkan pulau-pulau termasuk yang berada di wilayah terpencil. Berdasarkan amanat program Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI), maka pemerintah akan segera memperkuat sektor transportasi laut," ungkap Direktur Jenderal Perhubungan Laut (Dirjenhubla) Kementerian Perhubungan Bobby R. Mamahit dalam diskusi "masa depan transportasi laut Indonesia, tantangan & harapan" yang diselenggarakan di Gedung Dewan Pers, Jakarta, beberapa waktu berselang.

Lebih jauh Dirjenhubla mengatakan, keseriusan pemerintah dalam mewujudkan penunjang konektivitas antar pulau, ditunjukkan dengan mempercepat pembangunan infrastruktur dan sarana penunjang. Hal tersebut menjadi sangat urgen, karena kondisi transportasi laut harus didukung oleh sistem transportasi yang selain cepat juga harus murah. Selain itu juga harus ada upaya menyiapkan sarana, seperti kapal laut, pelabuhan hingga sumber daya manusia (SDM).



Ilustrasi

Saat ini, pemerintah sedang menyusun konsep sinergitas antara sistem transportasi di Kawasan Timur Indonesia (KTI) dan Kawasan Barat Indonesia (KBI), dengan tujuan agar terjalin konektivitas antar pulau di Indonesia yang makin baik. Sebab selama ini, konektivitas hanya berdasar satu atau dua pulau saja, dan belum dapat mensinergikan antara pulau-pulau yang berada di KTI dengan KBI. Terkait hal tersebut, Bobby berucap: "Ini yang harus menjadi prioritas oleh seluruh otoritas".

Perbedaan Karakter

Dari diskusi yang diikuti oleh para pemangku kepentingan sektor transportasi laut, terkuak berbagai kelemahan dalam penyelenggaraan transportasi laut di KTI dan KBI. Hal itu disebabkan adanya perbedaan karakter dalam tingkat ekonomi, demografi hingga teknologi. Selama ini KBI dinilai sebagai "ladang emas" usaha angkutan laut penyeberangan maupun perdagangan antar pulau dan mobilitas penduduk, juga tersedianya konektivitas antar moda transportasi. Sementara di KTI yang terdiri dari banyak sebaran pulau-pulau kecil dengan jarak pelayaran cukup jauh, masih kurang didukung oleh pertumbuhan ekonomi hingga mobilitas penduduk tergolong rendah dan kurang menarik bagi usaha angkutan laut swasta.

Mencermati hal demikian, politisi asal Nusa Tenggara Timur Laurens Bahang

Dama berpendapat bahwa pemerintah pusat maupun daerah, memiliki peran penting sebagai institusi pengatur penyelenggaraan angkutan laut perintis. Diakui bahwa saat ini, beberapa pemda memang telah mengambil peran dengan mendirikan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), tetapi disebabkan keterbatasan sumber pembiayaan dan tatakelola usaha "sampingan" tersebut, maka BUMD-BUMD ini tidak memiliki kemampuan membeli kapal-kapal baru dalam ukuran besar yang memungkinkan berlayar di laut lepas, utamanya di NTT yang umumnya merupakan perairan terbuka dengan pengaruh kuat dari Samudera Hindia. Akibatnya setiap kali terjadi cuaca ekstrim, jalur pelayaran dari Bolok ke Rote Ndao, atau ke Sabu Raijua, terpaksa menghentikan operasionalnya selama sehari-hari, dengan akibat tak terangkutnya komoditi kebutuhan pokok sehari-hari maupun orang sebagai pengguna jasa penyeberangan.

Kondisi lebih parah juga sering terjadi pada jalur-jalur penyeberangan lain di Papua, Maluku Utara, Sulawesi Utara, dll.

"Kalau pada jalur penyeberangan Merak-Bakauheni atau Ketapang-Gilimanuk, kondisi cuaca ekstrim paling hanya mengakibatkan buka-tutup pelaksanaan penyeberangan yang memakan waktu dalam hitungan jam. Atau bahkan untuk kapal-kapal dengan ukuran besar sering kali tak terpengaruh oleh kondisi cuaca, seperti yang terjadi pada jalur Gresik-Bawean, ketika kapal-

kapal berukuran sekitar 1.000 GT hasil KSO dengan Pemda dengan perusahaan swasta tak bisa diberangkatkan, masih terdapat kapal-kapal dari DLU dengan ukuran antara 1.500-2.500 GT yang siap membantu menyelenggarakan operasi penyeberangan" kata Dama.

Sarana & Prasarana

Selain akibat keterbatasan pada sarana dan prasarana angkutan laut yang disebabkan jumlah, volume dan teknologinya, menurut banyak pengamat, kelemahan angkutan laut di KTI juga dikarenakan buruknya fasilitas yang terdapat di pelabuhan serta keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM) yang terdidik.

"Di kebanyakan pelabuhan KTI, masih banyak pelabuhan yang kedalaman kolamnya sulit dilayari oleh kapal-kapal berukuran besar. Demikian juga daya dukung dermaganya belum mampu disandari kapal besar. Sementara itu, sarana angkutannya sendiri kurang memenuhi standar keselamatan pelayaran sesuai ketentuan internasional" kata Laurens Bahang Dama pula.

Menanggapi hal tersebut, Dirjenhubla Bobby R. Mamahit mengatakan bahwa peningkatan sarana dan prasarana untuk angkutan nasional utamanya untuk meningkatkan konektivitas intra dan antar kawasan di KTI, sudah diprogramkan oleh pemerintah dalam peta berjalan pengembangan transportasi laut, dan mendorong diselenggarakannya pelayaran perintis ke pulau-pulau terluar

wilayah Indonesia, yang diakui bahwa selama ini dinilai menjadi titik lemah dari sisi ekonomi, politik, sosial, budaya serta pertahanan dan keamanan nasional.

"Dalam rangka meningkatkan jumlah armada angkutan penumpang nasional, dalam waktu dekat ini pemerintah akan mengucurkan anggaran sebesar Rp.400 miliar, guna membeli 14 unit kapal jenis roll on-roll off (ro-ro) yang masing-masing berkapasitas 75 gross tonnage (GT) dengan nilai antara Rp.30-Rp.35 miliar. Selain itu juga akan didatangkan 4 unit kapal perintis terdiri dari 1 unit kapal berukuran 750 dead weight ton (DWT) seharga Rp.24 miliar, 1 unit kapal berukuran 500 DWT seharga Rp.20,5 miliar dan 2 unit kapal 1.200 DWT dengan total nilai sebesar Rp.95,4 miliar" ujar Bobby R. Mamahit.

Masih dalam kaitan penambahan armada angkutan laut, PT Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) juga berencana menambah jumlah kapalnya. Menurut Direktur Utama PT ASDP Danang S. Baskoro, dalam waktu dekat ini pihaknya akan mendatangkan 9 unit kapal penyeberangan, dua di antaranya merupakan kapal bekas yang dibeli dari Korea. Menurut perkiraan, harga satu unit kapal yang akan dibeli, bernilai sekitar Rp.150 miliar, sedangkan untuk kapal baru berkisar Rp.200 miliar. Untuk pembiayaannya, ASDP akan mengeluarkan dana internal serta pinjaman dari bank.

"Saat ini merupakan waktu yang tepat untuk "belanja" kapal, terkait

dengan terjadinya krisis keuangan di sebahian negara Eropa seperti Yunani dan Inggris, yang berimbas ke Korea dan Jepang. Karena demandnya turun untuk lintasan tertentu, maka banyak kapal yang kami beli berkapasitas 1.000 penumpang dengan 200 truk yang akan kami tempatkan di lintasan Merak-Bakauheni, sedangkan kapal yang lebih kecil berkapasitas 400 penumpang dan 70 mobil akan kami operasikan di lintasan Ketapang-Gilimanuk yang demaganya lebih pendek" tutur Danang.

Beban Masyarakat

Dalam pada itu, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) yang melakukan monitoring ranking transportasi dunia pada tahun 2012 merilis data bahwa Indonesia berada di peringkat ke-59. Posisi ini, jauh dibawah peringkat yang ditempati sesama negara anggota Association of South East Asian Nation (ASEAN) lainnya. Data tersebut menyatakan bahwa Singapura berada pada peringkat-1, Malaysia-29, Thailand-38, Filipina-52 dan Vietnam-53.

"Dalam hal biaya transportasi dan logistik, kita juga masih buruk. Sebagai perbandingan biaya transportasi laut untuk mengangkut petikemas 20 kaki dari Jakarta ke Jayapura, besaran biayanya mencapai Rp.15 juta, setara US \$1.800. Angka ini jauh lebih mahal dibanding dengan biaya pengiriman petikemas seukuran sama, dari Jakarta ke Rotterdam yang hanya sekitar US \$1.500"

ujar Ketua Forum Transportasi Laut MTI Ajib Razikhwan.

Masih menurut Ajib, dalam hitungan kasar biaya transportasi laut nasional di Indonesia saat ini merupakan beban yang harus ditanggung oleh masyarakat dan pengusaha, dengan besaran sekitar Rp.5 triliun setahun. Hal inilah yang menjadi penyebab rendahnya daya saing produk-produk Indonesia dipasar kawasan maupun global. Sementara itu menurut International Logistic Performance Index (ILPI) Global Ranking Bank Dunia menunjukkan rasio biaya logistik terhadap Produk Domestik Bruto (PDB) terhadap pengiriman petikemas dari Jakarta ke kota-kota lain di Indonesia masih berkisar 24% dari PDB, sedangkan di AS dan Jepang rasionya adalah 10%, sedangkan Malaysia 15%.

Bertolak dari pengalaman tersebut, MTI menyarankan agar pemerintah melakukan kajian ulang kebijakan azas cabotage, guna meringankan beban masyarakat dan pengusaha dalam menanggung biaya logistik. Menurut analisis MTI, caranya dapat ditempuh dengan membuka kesempatan persaingan antara perusahaan-perusahaan pelayaran besar domestik dengan usaha pelayaran asing untuk mengoperasikan kapal-kapal dengan kapasitas besar Post Panamax untuk mengangkut komoditas Indonesia ke pasar internasional, karena menurut skala keekonomian cara ini akan dapat menekan biaya transportasi laut dalam negeri.(Nilam)

Ilustrasi





Ilustrasi

Banjir dan Kelebihan Beban Mengancam Jalur Pantura

Jalan pantura yang langganan banjir, jadi sebab rugi usaha angkutan Jalur ini juga kelebihan beban 400 juta ton/tahun

JALAN raya jalur pantai utara (pantura) Jawa yang juga disebut sebagai Jalan Daendels, menjadi kian tidak nyaman. Selepas lolos dari banjir di Jakarta, untuk sementara pengendara bisa melaju di jalan tol yang menghubungkan DKI dengan kota Cikampek. Namun setelah itu, harus kembali menghadapi kendala akibat banjir di jalur jalan yang melintasi Kabupaten-kabupaten Subang, Indramayu dan Cirebon di Provinsi Jawa Barat. Bila beruntung dapat lolos dari genangan air, setiba di Tegal terus ke Pekalongan, akan kembali harus berhadapan dengan luapan air akibat suaka ekstrem yang menyebabkan terjadi curah hujan yang luar biasa tinggi.

Semula, penghuni perbatasan Jawa Barat – Jawa Tengah khususnya di Brebes, merasa lega karena sungai Cisanggarung yang menjadi batas dua provinsi tersebut, tak menunjukkan ulah yang mengkhawatirkan. Tetapi memasuki pekan ke-empat bulan Februari 2014, kondisi berubah. Tepatnya pada Rabu 19 Februari, empat lokasi pada tanggul sungai bobol dengan akibat terjadinya luapan air yang menggenangi “secuil” wilayah pantura tersebut. Ribuan rumah di Kecamatan Losari, terendam air.

“Dengan rangkaian banjir yang terjadi mulai dari Karawang, perbatasan Jabar-Jateng, emarang-Kudus dan Tuban-Lamongan, yang dirugikan bukan hanya masyarakat setempat, tetapi juga para pengusaha yang terpaksa merogoh kocek

lebih dalam untuk

mengirimkan produk yang mereka hasilkan.

Setiba di pelabuhan juga harus menghadapi delay pengapalan untuk jalur antar pulau, karena kondisi lautan juga kurang bersahabat hingga kapal-kapal tertentu dengan ukuran sedang hingga kecil banyak yang tidak berani berlayar. Ekses lanjutan yang terjadi adalah: akibat terjadinya kelambatan pasokan, harga-harga barang di luar Pulau Jawa cenderung mengalami kenaikan” ungkap Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo) Sofjan Wanandi.

Rugi Ratusan Miliar

Khusus yang terjadi di Jakarta, akibat banjir yang mengenai sebagian besar kawasan industri di Jakarta-Bogor-Depok-Bekasi (Jabodetabek), para pengusaha mengaku mengalami potensi kerugian hingga miliaran rupiah setiap hari. Wakil Ketua KADIN Jakarta Sarman Simanjorang mengatakan, banjir besar yang melanda kota Jakarta bukan lagi berupa siklus lima tahunan, tetapi sudah menjadi rutinitas tahunan yang selalu mengancam aktivitas ekonomi dan kegiatan masyarakat. Ujarnya: “Beberapa pusat bisnis di Jakarta hampir berhenti total, karena akses jalan yang tergenang banjir tak bisa dilewati oleh mereka yang berniat mengunjungi pusat perbelanjaan di Mangga Dua, Kelapa Gading, Jatinegara dan Tanah Abang”.

Secara rinci, Simanjorang menyebutkan bahwa di Mangga Dua misalnya, setidaknya terdapat enam pusat peragangan yaitu Pasar Pagi, ITC, WTC, Mangga Dua Square, Mall Mangga Dua dan Harco Mangga Dua. Di Kelapa Gading juga terdapat berbagai pusat perbelanjaan serta hunian superblock, sedangkan Jatinegara merupakan sentra perdagangan tradisional yang menjadi jujugan belanja masyarakat dari tingkat ekonomi menengah ke bawah. Dalam perhitungan, bila pada setiap sentra perdagangan terdapat 20.000 toko/kios yang masing-masing mempunyai omset sekitar Rp.5 juta per kios per hari, maka akibat terjadinya kelumpuhan transaksi akibat banjir, akan terjadi akumulasi timbulnya peluang kerugian mencapai Rp.50 miliar per hari.

Besaran kerugian itu, bila ditambah dengan yang diderita oleh pusat bisnis Kelapa Gading yang berpotensi rugi sekitar Rp.40 miliar per hari serta omzet di pusat grosir Tanah Abang yang diperkirakan mencapai kerugian pada kisaran Rp.200 miliar per hari, ditambah dari pusat-pusat perdagangan lainnya akan terjadi akumulasi kerugian yang setiap harinya bisa mencapai besaran hampir Rp.500 miliar alias setengah triliun rupiah.

Beruntung, kondisi banjir yang umumnya mengharu-biru kawasan Jakarta Selatan, Jakarta Pusat dan Jakarta Utara yang berada di kiri kanan Sungai Ciliwung, Kali Sekretaris dan Banjir Kanal, tidak sempat melumpuhkan seluruh

kegiatan industri yang secara tradisional dikembangkan di Jakarta Barat dan Jakarta Timur. Hal ini dapat dicermati dengan masih berputarnya mesin-mesin yang dioperasikan oleh 300 pabrik di Kawasan Industri Pulogadung (KIP) dan Kawasan Berikat Nusantara (KBN). Kendati banjir sempat mencapai ketinggian 50 Cm, tetapi tak melumpuhkan proses produksi garmen dan tekstil di KBN dan industri manufaktur, obat-obatan, kosmetik dan elektronik di KIP. Kalau saja kedua kawasan industri tersebut sampai terdampak oleh banjir, maka kerugiannya akan sangat besar dengan efek ikutan yang akan menjadi kian luas.

Kelebihan Beban

Dalam catatan Komite MP3EI, jalur pantura Jawa, merupakan penopang perekonomian nasional Indonesia. Nilai ekspor/impor yang angkutannya memanfaatkan jalur ini mencapai 38,5% dari total nilai ekspor/impor nasional.

Terkait hal tersebut, Wakil Ketua Komisi XI Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI) Harry Azhar Azis mengatakan: “Sedemikian dominan peran jalur pantura ini, akibatnya mayoritas mobilisasi logistik nasional terkonsentrasi di sini, yang diperkirakan volumenya mencapai 800 juta ton per tahun. Padahal kapasitas terpasang jalur pantura hanya berkisar pada kisaran 400 juta ton per tahun. Artinya kondisi saat ini telah terjadi over kapasitas sekitar 400 juta ton. Dilihat dari kondisi ini, kemungkinan besar jalur ini merupakan yang terpadat di seluruh dunia”.

Masih menurut Harry Azhar Azis, disebabkan kelebihan beban tersebut, berpotensi akan memperpendek utility (usia pakai) jalur pantura, menjadi lebih boros 1,5 sampai 2 tahun dari yang seharusnya bisa efektif sampai pada kisaran 10 tahun. Dikatakan pula oleh Wakil Ketua Komisi XI DPR RI tersebut: “Apabila kondisi ini terus dibiarkan, bukannya tidak mungkin biaya perawatan jalan di jalur pantura juga akan terus melonjak. Pada saat ini saja, biaya perawatan yang harus dikeluarkan setiap tahunnya sudah mencapai pada kisaran Rp.1,2 triliun setiap tahunnya”.



Ilustrasi

Kerusakan yang terjadi pada jalan utama penghubung pelabuhan-pelabuhan besar di pantai utara Pulau Jawa mulai dari Cilegon-Tanjung Priok-Cirebon-Tanjung Emas-Tanjung Perak hingga Banyuwangi ini, diperkirakan akibat dari ketidakmampuannya mendukung beban mobilitas logistik yang kian waktu semakin meningkat. Belum lagi timbulnya kerugian yang disebabkan oleh banjir yang melanda pantura baru-baru ini, yang diperkirakan besarannya mencapai angka Rp.6 triliun.

Guna mengatasi hal tersebut, bersama anggota Komisi XI DPR lainnya, Harry Azhar Azis mendesak pemerintah pusat untuk segera mewujudkan program coastal shipping, berupa angkutan

karena kerusakan infrastruktur jalan dan jembatan yang disebabkan oleh kelebihan beban serta banjir yang kedepan nanti diperkirakan masih akan sering terjadi. Action tersebut sangat wajar, mengingat bahwa coastal shipping telah memiliki payung hukum seperti yang diamanatkan dalam Peraturan Presiden (Perpres) No.26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Artinya, tidak ada lagi alasan untuk menunda-nunda" jelas Harry Azhar Azis mengakhiri penjelasannya.

Jalur Alternatif

Sebenarnya angkutan barang trans Jawa, bisa dialihkan melalui jalur selatan

lewat Kebumen-Purworejo-Magelang. Sebab selain di beberapa titik jalan terdapat tikungan dan tanjakan yang sempit, jalur itu utamanya pada titik Magelang-Salatiga-Ungaran setiap harinya sudah diwarnai dengan kemacetan yang parah.

"Untuk mengalihkan angkutan barang lewat jalur selatan, merupakan pilihan terakhir karena kami harus mengeluarkan biaya tambahan. Kalau untuk trucking dari Purwokerto ke Semarang lewat jalur pantura, biaya operasionalnya berkisar Rp.700.000 per truk, bila harus menempuh jalur selatan bisa mencapai Rp.1 juta" jelas Penasihat Organisasi Angkutan Darat (ORGDA) Banyumas Sutanto.

Pada saat terjadinya banjir paling parah, banyak armada truk pengangkut komoditas dari Banyumas dan sekitarnya yang terjebak kemacetan di pantura. Dalam kondisi demikian, mereka tak bisa berbuat apa-apa kecuali harus berada di lokasi yang berdekatan dengan truk yang menjadi tanggungjawabnya. Sebab selain armadanya juga tidak mungkin melakukan putar balik haluan akibat padatnya jalan, awak kendaraan juga tak berani

meninggalkan kendaraan mereka karena khawatir akan terjadinya penjarahan terhadap barang yang diangkut oleh orang-orang yang tidak bertanggungjawab.

"Awak kendaraan tidak bisa kemana-mana kecuali menunggu banjir reda. Akibatnya bisa terjadi molornya perjalanan serta bertambahnya biaya operasional yang harus dikeluarkan untuk biaya hidup awak kendaraan selama menunggu. Akhirnya yang mengalami kerugian adalah pihak pengusaha angkutan, sebab kami tak mungkin meminta tambahan biaya pengiriman kepada pemilik barang, karena mereka sudah membayar dimuka sesuai kontrak" kata Sutanto pula. (Nilam)

seperti lewat Bandung-Tasikmalaya-Yogyakarta-Madiun-terus ke Surabaya dan sebaliknya. Tetapi yang menjadi masalah adalah bagi kendaraan-kendaraan pengangkut yang sudah terjebak banjir di beberapa titik seperti Indramayu, Losari, Brebes, Semarang ataupun Tuban, sudah sulit untuk mencari jalur alternatif ke jalur selatan.

Sementara itu untuk penghasil barang dari kawasan selatan Jawa Tengah bagian barat seperti Banyumas, Banjarnegara, Bumiayu dan lain-lain yang biasa menggunakan jalur pantura bila akan mengirim komoditas ekspor lewat Tanjung Emas, tentu tidak sertamerta dapat mengalihkan ke jalur alternatif



logistik dengan memanfaatkan kapal barang atau kapal jenis roll-on roll-off (ro-ro) lewat jalur laut menyusur pantai bagian utara Pulau Jawa, seperti yang telah dimulai oleh perusahaan pelayaran PT SPIL yang mengangkut petikemas kosong dari Pelabuhan Tanjung Priok ke Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS). Menurutny, selain lebih efisien, angkutan logistik dengan sistem coastal shipping juga mampu mengintegrasikan keberlangsungan distribusi barang dan jasa secara optimal.

"Coastal shipping mendesak untuk segera diwujudkan sebagai antisipasi munculnya kerugian yang lebih besar,

LIGA TENIS JUNIOR NASIONAL Ajang Pembibitan Petenis Remaja Skala Nasional



Antusiasme petenis muda ikut ambil bagian di Liga Tennis Junior Nasional (LTJN) 2014 cukup tinggi. Setidaknya ajang yang digelar 15-17 Februari lalu dihadiri sekitar 150 petenis junior dalam LTJN 2014 seri pertama di lapangan Kodam V/Brawijaya Surabaya.

Ajang yang diselenggarakan dalam sepuluh seri ini tidak hanya diikuti petenis tuan rumah saja. Tetapi beberapa daerah turut ambil bagian dalam seri pertama ini. Sebut saja petenis asal Jawa Tengah, Bali, Kalimantan dan Sumatera Selatan.

Seperti moto penyelenggaraan sebelum-sebelumnya, ajang ini diharapkan bisa menjadi kawah candra dimuka petenis nasional masa depan. Setidaknya dengan penyelenggaraan sistem seri, bisa memberi pengalaman bagi petenis remaja kedepannya.

Seperti yang disampaikan Ketua Umum Pengprov Persatuan Lawn Tennis Indonesia (Pelti) Jawa Timur, Husein Latief di Lapangan Kodam V/ Brawijaya lalu, LTJN ini diharapkan menjadi wadah bagi petenis-petenis muda di Jatim.



"Petenis Jatim harus mampu jadi atlet kelas nasional, berkualitas global dan tidak hanya sekadar tanding antar propinsi. Melainkan, atlet harus mampu tampil dalam level antar negara," kata Husein ketika ditemui di lapangan tenis Kodam V Brawijaya, pertengahan Pebruari lalu.

Pria yang juga Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III itu menambahkan, dengna membekali atlet akan memberi jam terbang yang cukup. Hal ini diharapkan menjadi modal bagi atlet untuk melangkah ke jenjang berikutnya.

Komitmen ini tidak hanya ditujukan kepada atlet. Setidaknya ada beberapa unsur lain yang bisa memberi dukungan terhadap perkembangan prestasi atlet kedepannya. Seperti pelatihan wasit, dan coaching clinic merupakan unsur pendukung yang tidak bisa lepas dari perkembangan atlet.

Pada kesempatan sebelumnya, Bidang Pertandingan Junior PB Pelti, Susan Soebakti menjelaskan, sengaja memberi kepercayaan kepada Pelti Jatim sebagai tuan rumah LTJN 2014 yang direncanakan 10 seri, ditambah satu seri master.

Menurutnya memberi pengalaman pertandingan tidak harus terbang ke luar negeri. Cukup memerbanyak pertandingan didalam negeri diharapkan sebagai bekal positif. "Dari hasil LTJN ini,

atlet bisa menjadikan modal mengikuti kejuaraan nasional hingga seri ITF," ungkap Susan.

Digelarnya LTJN seri pertama 2014 ini tidak lepas dari Pelti Jawa Timur dalam menggelar beberapa kejuaraan level internasional junior. Sebut saja kejuaraan ITF Widjojo Soejono Cup yang tahun ini memasuki agenda ke-XXXIII.

"Jatim sudah terbukti mampu menggelar ajang ITF junior internasional. Demikian juga dengan sponsor memberi dukungan. Ini pula yang mendasari, mengapa Jatim dipilih sebagai tuan rumah seri perdana," lanjut Susan di lapangan Kodam V/Brawijaya, Jumat (14/2/2014).

Susan menuturkan, selain menambah jam pertandingan bagi atlet, ajang ini juga memberikan poin dan peringkat nasional bagi atlet yang ikut ambil bagian. Dari hasil LTJN ini, nantinya atlet bisa menjadikan modal menuju kejuaraan ITF nasional.

LTJN tahun ini tidak banyak berubah. Dimana kelompok usia yang dipertandingkan ada empat. Yakni, kelompok umur (KU) -10, KU-12, KU-14 dan KU-16. Masing-masing juara akan tanding lagi di laga master. Event ini dimulai pada Februari hingga Desember 2014.

Direktur Turnamen LTJN Didik Utomo Pribadi menambahkan, liga ini merupakan hal yang cukup luar biasa

bagi Pelti Jatim. Ini karena Jatim sudah melakukan kesepakatan dengan PB Pelti untuk menggulirkan liga junior.

Hadirnya LTJN 2014 ini diharapkan memperbanyak kalender event tenis di Jatim. Sebelumnya, Pelti Jatim sudah menggelar pertandingan Sabtu dan Minggu (Perseami) sebanyak 12 seri. "Event ini (LTJN) dihartapkan bisa membangun mental juara pemin. Semakin banyak berkompetisi, semakin bagus," ucap Didik.

Sepanjang turnamen yang digelar Lapangan Kodam V/Brawijaya itu sedikit terganggu dengan erupsi Gunung Kelud yang meletus pada 13 Februari malam. Walhasil jumlah petenis yang hadir juga tidak terlalu banyak, lantaran gangguan transportasi. (Kalimas)



Ilustrasi

Para coffee
drinker mungkin
tak sadar di
balik minuman
itu terbentang
sejarah
budaya,
ekonomi dan
intrik politik

PADA masa rust en orde jaman kolonial, orang-orang Belanda mulai mengenalkan gaya hidup yang cermat, dengan cara istirahat siang sambil mendengarkan musik, dan pada akhir jamuan makan selalu ditutup dengan acara minum kopi. Gaya hidup dengan menyeruput kopi seperti ini kemudian juga banyak ditiru para kleine ambtenaar (pejabat kecil) seperti mandor, oppas maupun kerani berkulit coklat yang dalam format berbeda, ikut-ikutan minum kopi berdasar alasan: mengusir kantuk dan meningkatkan stamina.

Bila dirunut dari sejarahnya, orang Belanda memang memiliki hak istimewa untuk menikmati hidup dengan menikmati minuman kopi. Sebab mereka merupakan sebagian dari orang-orang pertama yang melakukan budidaya tanaman kopi, dan pada abad ke-17 mengembangkan perkebunan kopi di beberapa daerah kepulauan Nusantara.

"Penyakit" kecanduan kopi seperti itu, tampaknya sekarang juga sudah mulai merambah kalangan muda-mudi di banyak kota besar Indonesia: ngariung bersosialisasi dan beraktualisasi atau sekedar hang-out di Black Canyon Coffe, Starbuck, atau juga Kopitiam. Akhirnya, minum kopi memang menjadi bagian dari gaya hidup.

Berenergi Tinggi

Kegemaran orang menikmati kopi, bukan semata-mata karena rasanya yang mengikat lidah, tetapi karena adanya kepercayaan bahwa minuman yang berasal dari proses pengolahan dan ekstraksi biji kopi ini mengandung makanan berenergi tinggi. Kata kopi sendiri berasal dari

Bahasa Arab: qahwah yang berarti kekuatan, karena pada awalnya kopi digunakan suplemen. Kata qahwah mengalami perubahan menjadi kahveh yang berasal dari bahasa Turki dan kemudian berubah lagi menjadi koffie dalam bahasa Belanda, yang segera diserap ke dalam Bahasa Indonesia menjadi kata kopi, seperti yang dikenal saat ini.

Penemuan kopi, konon terjadi secara tidak sengaja pada sekitar tahun 800 SM, ketika penggembala Abyssinia bernama Khalid mengamati kawanan kambing gembalaannya yang siangnyanya memakan sejenis buah berry, tetap terjaga meskipun matahari telah terbenam. Ia pun mencoba memasak dan

Kopi: si Hitam yang Menghebohkan

Ilustrasi

Spionase Kopi

Biji kopi dibawa masuk pertama kali secara resmi ke Eropa secara tahun 1615 oleh saudagar Venesia yang mendapat pasokan biji kopi dari orang Turki. Namun jumlah ini tidak mencukupi kebutuhan pasar. Karena itu, bangsa Eropa mulai membudidayakannya. Belanda merupakan salah satu negara Eropa pertama yang berhasil membudidayakan kopi pada 1616. Kemudian pada 1690, biji kopi dibawa ke Pulau Jawa untuk dikultivasi secara besar-besaran.

Sekitar tahun 1714 Raja Perancis Louis XIV menerima cenderamata pohon kopi dari bangsa Belanda sebagai pelengkap koleksi Kebun Botani Royal Paris, Jardin des Plantes. Pada saat yang sama, seorang anggota angkatan laut bernama Gabriel Mathieu di Clieu ingin membawa sebagian dari pohon tersebut ke Martinique. Namun keinginannya ditolak Louis XIV. Sebagai balasan, ia memimpin sejumlah pasukan menyelinap masuk ke dalam Jardin des Plantes untuk mencuri tanaman kopi.

Keberhasilan Gabriel Mathieu di Clieu membawa tanaman kopi ke Martinik sempat menjadi skandal spionase internasional. Namun hal itu sekaligus merupakan pencapaian luar biasa, karena kemudian budidaya tanaman kopi di sana cukup berhasil. Hanya dalam kurun waktu 50 tahun, telah terdapat kurang lebih 18 juta pohon kopi dengan varietas yang beragam, yang kemudian menjadi salah satu sumber dari kekayaan jenis kopi di dunia.

Dalam pada itu, pada tahun 1727, pemerintah Brasil berinisiatif menurunkan harga pasaran kopi di daerahnya, karena pada saat itu kopi masih dijual dengan harga tinggi dan hanya bisa dinikmati oleh kalangan elit. Karena itu, pemerintah Brasil mengirim agen khusus, Letnan Kolonel Francisco de Melo Palheta, menyelinap masuk ke Perancis untuk membawa pulang beberapa bibit kopi. Perkebunan kopi di Perancis memiliki penjagaan yang sangat ketat hingga tak mungkin diterobos pihak luar. Akhirnya Palheta mencari jalan lain dengan cara mendekati istri gubernur, dan melakukan "rayuan gombal". Sebagai hasil kerja kerasnya, ia membawa pulang sebuah buket berisi banyak biji kopi yang diberikan oleh istri gubernur sesuai jamuan makan malam. Dari pucuk-pucuk inilah bangsa Brasil berhasil membudidayakan kopi dalam skala yang sangat besar sehingga bisa dikonsumsi oleh semua orang.

Arabika v.s. Robusta

Dari sekian banyak jenis biji kopi, hanya terdapat 2 varietas utama, yaitu kopi Arabika robusta yang masing-masing jenis memiliki keunikan dan pasarnya sendiri.

Biji kopi Arabika, yang aslinya berasal dari Etiopia, merupakan tipe kopi tradisional dengan cita rasa baik. Sebagian besar kopi yang ada, dikembangkan dari biji kopi jenis ini. Kini budidaya kopi dilakukan di berbagai belahan dunia, mulai Amerika Latin, Afrika Tengah, Afrika Timur, India, dan Indonesia. Secara umum, kopi ini tumbuh di negara-negara beriklim tropis atau subtropis. Kopi Arabika tumbuh pada ketinggian 600-2000 meter di atas permukaan laut. Tanaman ini dapat tumbuh hingga 3 meter bila kondisi lingkungannya baik. Suhu tumbuh optimalnya 18-26 °C. Biji yang dihasilkan berukuran kecil berwarna hijau hingga merah gelap.

Biji kopi Robusta yang sering dinilai sebagai kopi kelas-2 karena rasanya yang lebih pahit, sedikit asam, dan mengandung kafein dalam kadar yang jauh lebih banyak, pertama kali ditemukan di Kongo pada 1898. Cakupan daerah tumbuh kopi robusta lebih luas daripada kopi Arabika yang harus ditumbuhkan pada ketinggian tertentu. Kopi robusta dapat tumbuh pada ketinggian 800 m di atas permukaan

laut dengan daerah pertumbuhan di Afrika Barat/Tengah, Asia Tenggara, dan Amerika Selatan. Kopi jenis ini lebih resisten terhadap serangan hama.

Kopi luwak: Jenis kopi ini turunan atau subvarietas kopi Arabika dan robusta. Di tiap daerah penghasil kopi memiliki keunikan masing-masing. Kopi luwak asli Indonesia, merupakan kopi dengan harga jual tertinggi di dunia, pada musim tertentu bisa mencapai kisaran Rp.3 juta/Kg. Proses terbentuknya dan rasanya yang sangat unik menjadi alasan utama tingginya harga jual kopi jenis ini. Pada dasarnya, kopi ini merupakan jenis Arabika yang telah dimakan luwak (sejenis musang). Akan tetapi, tak semua bagian biji dapat dicerna oleh hewan ini. Bagian dalam biji ini kemudian akan keluar bersama kotorannya. Karena telah bertahan lama di dalam saluran pencernaan luwak, biji kopi ini telah mengalami fermentasi singkat oleh bakteri alami di dalam perutnya yang memberi cita rasa tambahan yang unik.

Perbedaan Pendapat

Kendati telah jadi minuman bergengsi, tetapi perdebatan khasiat kopi terus terjadi hingga kini. Sebagian peneliti menyebut zat kafein yang terkandung di dalam minuman kopi, bisa menimbulkan berbagai penyakit. Namun peneliti lain, menemukan fakta bahwa kopi juga dapat menurunkan risiko terkena kanker, diabetes, batu empedu dan berbagai gejala kardiovaskuler.

Kopi mengandung kafein tinggi, sebagai senyawa metabolisme alkaloid kopi yang pahit. Berbagai efek kesehatan dari kopi umumnya terkait aktivitas kafein di dalam tubuh. Peran utama kafein ini adalah meningkatkan kerja psikomotor hingga tubuh tetap terjaga dan memberi efek fisiologis peningkatan energi yang biasanya baru akan terlihat beberapa jam kemudian setelah mengonsumsi kopi. Kafein juga terdapat pada beberapa jenis minuman.

Kandungan kafein dalam kopi memiliki efek beragam pada setiap manusia. Beberapa orang akan mengalami efek secara langsung, sedang orang lain tak merasakan sama sekali. Hal

ini terkait sifat genetika yang dimiliki masing-masing individu terkait kemampuan metabolisme tubuh dalam mencerna kafein.

KANDUNGAN KAFEIN DALAM BERBAGAI MINUMAN	
Sumber	Kandungan Kafein
Secangkir kopi	85 mg
Secangkir teh	35 mg
Minuman berkarbonasi	35 mg
Minuman berenergi	50 mg
Jenis Kopi	Kadar
Kopi instan	2,8 - 5,0%
Kopi moka	1,00%
Kopi robusta	1,48%
Kopi Arabika	1.10 %

Jenis Minuman Kopi

Minuman kopi yang ada saat ini sangat beragam jenisnya. Masing-masing jenis kopi yang ada memiliki proses penyajian dan pengolahan yang unik. Berikut ini adalah beberapa contoh minuman kopi yang umum dijumpai: kopi hitam, hasil ekstraksi langsung dari perebusan biji kopi yang disajikan tanpa penambah



an perisa apapun; espresso, dibuat dengan mengekstraksi biji kopi menggunakan uap panas pada tekanan tinggi; latte (coffee latte), sejenis espresso yang ditambah susu dengan rasio 3:1; cafe au lait, serupa coffee latte tetapi menggunakan campuran kopi hitam; coffee macchiato adalah espresso yang ditambah susu dengan rasio 4:1; cappuccino, kopi dengan tambahan susu, krim, dan serpihan cokelat; dry cappuccino, cappuccino dengan krim dan tanpa susu; Frappe, espresso yang disajikan dingin; kopi instan, berasal dari biji kopi yang dikeringkan dan digranulasi; kopi Irlandia (Irish coffee), kopi yang dicampur dengan whisky; kopi tubruk, asli Indonesia yang dibuat dengan memasak biji kopi bersama gula; Mocha, sejenis kopi dengan penambahan bubuk cokelat dan madu; kopi moka, serupa dengan cappuccino dan latte, dengan penambahan sirup cokelat; Oolong, khas Thailand dimasak dengan jagung, kacang kedelai, dan wijen.

Beberapa jenis kopi Indonesia sempat mendunia, seperti Kopi Jawa (Java coffee) — dari pulau Jawa, sangat terkenal sehingga nama Jawa menjadi nama identitas untuk kopi. Sumatra Mandheling dan Sumatra Lintang. Mandheling dinamakan menurut suku Batak Mandailing di Sumatera Utara. Kopi Lintang dinamakan menurut nama tempat Lintang di Sumatra utara. Gayo Coffee, berasal dari Dataran Tinggi Gayo di Aceh yang meliputi Kabupaten Aceh Tengah dan Bener Meriah. Sulawesi Toraja Kalosi ditanam di daerah pegunungan tinggi Sulawesi dan Kolasi merupakan nama kota kecil di Sulawesi, tempat pengumpulan kopi dari daerah sekitarnya. Kopi dari Sulawesi ini memiliki aroma yang kaya, tingkat keasaman yang seimbang, agak sedikit lebih kuat dari kopi Sumatra dan memiliki ciri yang multidimensional. Warnanya coklat tua, cocok digoreng hingga warnanya gelap. Karena proses produksinya, kopi ini dapat mengering tidak teratur, namun biji yang bentuknya tak teratur ini dapat memperkaya rasanya. (Kalimas)



Selama ini Balikpapan lebih dikenal sebagai kota penghasil minyak bumi. Banyak yang mengira Balikpapan adalah ibukota Provinsi Kalimantan Timur. Mungkin karena, bukan di Samarinda (ibukota Kalimantan Timur sebenarnya, Red) terdapat bandara besar yang juga merupakan bandara internasional tapi di Balikpapan lah Bandara Sepinggan berada.

Perjalanan Surabaya-Balikpapan dan sebaliknya melalui udara dapat ditempuh dalam waktu ± 1 jam 10 menit. Terdapat perbedaan waktu satu jam antara Surabaya dan Balikpapan karena kota minyak itu berada dalam Waktu Indonesia bagian Tengah (WITA). Kunjungan Reporter DERMAGA di kota ini sebenarnya adalah menjadi partisipan dalam Pameran Balikpapan Fair yang berlangsung di Balikpapan Sport and Convention Center tanggal 5-9 Maret 2014. Namun keinginan untuk lebih mengenal Balikpapan membuat kami bergegas menyusun rencana perjalanan begitu mendarat di Bandara Sepinggan Balikpapan.

Seperti beberapa kota lainnya di Indonesia, panas dan kering menjadi kesan pertama ketika 'landing' di Balikpapan. Kami hanya memiliki waktu lima hari saja untuk menjelajah Balikpapan, itupun harus diatur agar tidak berbenturan dengan tugas kami sebagai juru penerang pameran. Sebenarnya kami ingin ke Derawan, tapi rasanya waktu tak akan cukup. Setelah 'searching' beberapa tempat wisata, akhirnya kami putuskan 'hanya' akan mengunjungi kawasan wisata Bukit Bangkirai, penangkaran Buaya Teritip dan Wana Riset Samboja. Karena tiga lokasi itu terlihat sangat menarik dan berbeda dengan lokasi wisata di tempat lain.

Kawasan wisata Bukit Bangkirai

Kawasan Wisata Bukit Bangkirai berlokasi di Jalan Samarinda-Balikpapan Km 38. Sejak pagi, kami sudah meluncur kesana. Untuk mencapai lokasi ini ± 20 km masuk kearah Jalan Samboja-Petung. Dari Balikpapan, kawasan ini berjarak tempuh 90 menit ± 58 km, sedangkan dari Tenggarong dan Samarinda $\pm$ berjarak 150 km. Selain suasana pemandangan hutan yang alami dengan berbagai flora dan faunanya, kawasan wisata Bukit Bangkirai menawarkan atraksi utama yang menjadi kekhasan kawasan wisata ini, yaitu Jembatan Tajuk (canopy Bridge) yang memiliki ketinggian 30 mtr dari permukaan tanah. Canopy bridge (jembatan tajuk) sepanjang 64 m yang digantung menghubungkan 5 pohon Bangkirai di ketinggian 30 m. Jembatan tajuk ini merupakan yang pertama di Indonesia, kedua di Asia dan yang kedelapan di dunia. Konstruksinya dibuat di Amerika.

Sejarah singkatnya, peneliti asal Amerika serikat telah melakukan survey likasi dan pohon serta lingkungan maka dilakukan pembangunan tahap pertama pada Januari 1998 dan tahap kedua selesai pada Februari 1998 dimana jembatan ini diselesaikan kurang lebih 1 bulan. Pekerjaan dilakukan oleh kontraktor Amerika yang tergabung dalam

CCA (Canopy Constraction Asosiated) sebanyak enam orang pelaksana lapangan dengan dibantu tenaga lokal sebanyak tiga orang. Selain kayu dalam konstruksinya digunakan pula baja tahan karat atau Galvanized dari Amerika. Umur jembatan tajuk itu dari selesainya diperkirakan dapat mampu bertahan selama 15-20 tahun sesuai dengan umur dan ketahanan bahan. Jika ingin berpergian ke Canopy bridge ini anda akan melalui jalan setapak dengan memasuki hutan lebat dimana terdapat pohon-pohon rindang.

Kawasan wisata Bukit Bangkirai merupakan obyek wisata petualang yang berada dalam kawasan hutan primer dan merupakan bagian dari kawasan hutan hujan tropis yang dikelola oleh PT.Inhutani. Menikmati wisata di kawasan itu, membuat cuaca panas yang biasanya menyengat tubuh menjadi tidak terasa. Tentunya itu semua karena panas matahari tertutup oleh rindangnya pohon-pohon besar yang ada disana.



Ilustrasi

Penangkaran Buaya Teritip

Matahari berangkat menuju ke atas kepala. Kami pun berencana untuk pindah lokasi. Tujuan berikutnya adalah penangkaran Buaya Teritip. Letaknya tak jauh dari Pantai Manggar, yang merupakan salah satu obyek wisata favorit di Balikpapan. Lokasi penangkaran tersebut berada di Jl Mulawarman No 66, Desa Teritip, Kecamatan Balikpapan Timur. Penangkaran Buaya Teritip hanya berjarak sekitar 28 kilometer dari pusat kota Balikpapan. Karena kami menggunakan kendaraan pribadi, tentunya perjalanan kami tempuh lebih singkat dan tentu saja menyenangkan.

Penangkaran buaya Teritip memiliki luas 5 ha dan dihuni 3.000 ekor buaya yang terdiri dari tiga macam jenis, yaitu Buaya Muara, Buaya Supit dan Buaya Air Tawar. Tempat ini terbuka untuk umum setiap hari dari pukul 08.00 – 17.00. Lokasi ini dapat ditempuh dengan menggunakan kendaraan roda dua atau empat, juga dengan kendaraan umum yaitu angkutan kota No. 7 dengan jarak 27 km dari pusat kota Balikpapan.

Penangkaran Buaya Teritip merupakan penangkaran buaya yang memiliki jumlah buaya paling banyak di Kalimantan Timur. Saat ini terdapat lebih dari 1.450 ekor buaya yang ditangkar, terdiri dari buaya muara (*Crocodylus porosus*) yang paling dominan dan dua jenis buaya langka, yaitu buaya air tawar (*Crocodylus siamensis*) dan buaya supit (*Tomistoma segellyi*).

Kandang buaya dibagi atas 4 kategori, yaitu kategori anakan, penggemukan, remaja dan induk. Penangkaran ini dikelola oleh pihak swasta sejak tahun 1993. Setiap pengunjung dikenakan biaya Rp.10.000 per orang, dan bisa dikunjungi setiap hari, Senin-Minggu pukul 08.00-17.00 WITA.

Selama ini buaya dikenal sebagai hewan yang liar, buas, dan berbahaya. Di Penangkaran Buaya Teritip, pengunjung bisa melihat secara dekat gerak-gerik hewan amfibi tersebut. Pengunjung dapat langsung memberikan makan berupa ikan dan ayam hidup kepada buaya yang ditangkar. Saat buaya-buaya berebut makanan, menjadi hal yang menarik perhatian pengunjung. Kalau jadwal pemberian makan buaya hanya dua kali dalam seminggu. Tapi, pengunjung bisa membeli satu ekor ayam seharga Rp 10.000 dan langsung memberikan makan kepada buaya-buaya yang ditangkar.

Selain melihat proses pemberian makan buaya, pengunjung juga bisa menikmati wisata satwa lainnya, yaitu menunggang dua gajah Lampung yang ada di kompleks penangkaran buaya. Sebagai suvenir, bisa diperoleh berbagai cinderamata berbentuk buaya.

Bagi yang hobi berwisata kuliner, di Penangkaran Buaya Teritip juga bisa mencicipi sate buaya yang dijual dengan harga Rp 3.000 per tusuk. Sate buaya dipercaya memiliki khasiat bagi kesehatan. Alat kelamin buaya (tangkur) juga dijual dengan harga Rp 400.000-Rp 700.000. Tapi, penjualan sate buaya, tangkur, minyak buaya, dan lain-lain hanya tersedia di akhir

pekan atau hari libur. Kebetulan kunjungan kami di akhir pekan, sehingga kuliner sate buaya tersedia namun tentu saja kami tak punya keberanian untuk mencobanya.

Wana Riset Samboja

Dua jam kami di Teritip dan perjalanan hari itu kami tutup di Wana Riset Samboja. Wana Riset Samboja merupakan tempat untuk pengawasan dan rehabilitasi hewan langka yang dilindungi, seperti orang utan. Tempat serupa memang pernah kami kunjungi di Kumai Kalimantan tengah yaitu Tanjung Puting.

Saat ini populasi orang utan di Kalimantan sudah mulai menurun, sehingga salah satu lokasi rehabilitasi berada di Wana Riset Samboja. Tempat itu didirikan dan dibuka pada tahun 1991 oleh Dr Willie Smits setelah mengikuti penelitian dan reintroduksi model yang dikembangkan oleh konservasi terkenal dan ahli orangutan, Dr Herman Rijksen. Di lokasi ini dilakukan pengawasan dan rehabilitasi secara ketat terhadap kelangsungan hidup hewan yang dilindungi tersebut sebelum akhirnya di lepas kembali di habitat aslinya. Tempat rehabilitasi ini sekaligus juga menjadi pusat penelitian kehidupan hewan yang dilindungi tersebut. Pengelola Wana Riset Samboja adalah Loka Litbang Satwa Primata, UPT Departemen Kehutanan Pusat.

Pusat Reintroduksi dan Rehabilitasi Orangutan Wanariset Samboja, Kabupaten Kutai Kartanegara, Kalimantan Timur, kini kesulitan menampung orangutan yang merupakan hasil penyerahan dari masyarakat. Kendalanya karena fasilitas tersedia sudah penuh, terisi 224 orangutan. Sebanyak ± 224 ekor orang-utan menghuni wana itu sehingga tempat itu menjadi penuh. Sejak tahun 2002 wana riset Samboja tidak lagi melepasliarkan orangutan akibat kesulitan mendapatkan kawasan yang layak untuk program penyelamatan orangutan tersebut. Dua lokasi pelepasliaran, yakni Hutan Lindung Sungai Wain di Balikpapan dan Hutan Lindung Gunung Beratus di perbatasan Kabupaten Kutai Barat dan Kabupaten Paser, juga sudah dipenuhi kawanan orangutan.

Tak terasa seharian penuh kami telah berkeliling Balikpapan. Memang tidak cukup melihat banyaknya obyek wisata menarik di kota ini. Semoga kami bisa lebih meng-eksplore Balikpapan lain waktu. (Mutlara)



Ilustrasi

Ada Kepiting Terbang di Balikpapan

Hampir di setiap sudut kuliner Balikpapan, kami temui menu seafood, nasi kuning Banjar dan soto Makassar. Sebenarnya apa sih makanan khas kota minyak itu?

Kepiting lada hitam, keping saos padang, keping asam manis bukanlah menu baru dalam kamus kuliner. Hampir di setiap kota, pasti kita temui menu ini dengan mudah. yang mulai harga bintang lima sampai kaki lima pasti ada. Ternyata di Balikpapan pun, menu ini masih menjadi menu favorit. Selain itu, untuk sarapan pagi hari, hampir pasti mudah kita temui nasi kuning Banjar. Dan di sore hari, di tepi pantai banyak tersaji menu soto Makassar. Apakah Balikpapan memang tidak punya kuliner asli? Penasaran dengan menu asli Balikpapan, Reporter DERMAGA mencoba menelusuri sudut kota untuk mencari dan menikmati makanan atau minuman asli Balikpapan. Bisa dimaklumi kalau kota ini 'nyaris' kehilangan kuliner asli karena sebagian besar penduduknya adalah pendatang yang mengais rejeki di kota minyak ini.

Capek berkeliling, akhirnya kami berhenti di sebuah depot yang menyajikan makanan minuman khas tropis, salah satunya sop buah. Minuman yang segar ini pas di konsumsi di tengah hari saat matahari terik. Sop buah memang lazim ditemui di beberapa daerah lain di Indonesia, namun di Balikpapan ada yang berbeda. Sop buah di Balikpapan adalah jenis minuman olahan beberapa buah seperti buah nangka, buah alpokat, buah kelapa, kurma, kismis arab, susu dan gula khas sop buah. Mungkin campuran kurma dan kismis arab

yang membedakannya dengan sop buah di daerah lain. Seperti pada umumnya jenis minuman ini layaknya sop buah di Indonesia, yang banyak dikenal dan disukai oleh berbagai kalangan baik anak-anak maupun dewasa. Sop buah adalah minuman yang sangat tinggi akan nilai gizi dan 100% tanpa bahan pengawet serta pemanis buatan.

Menyerah. Akhirnya kami benar-benar menyerah. Rata-rata kuliner yang tersaji memang bukan kuliner asli Balikpapan. Melengkapi wisata kuliner kami di Balikpapan, kami sempat makan kepiting yang mendominasi menu kuliner disana. Kepiting di Surabaya pun ada, tapi di Balikpapan konon si kepiting bisa terbang. Kenapa? Ya karena kepiting asli Tarakan Kalimantan Timur langsung diterbangkan dengan pesawat untuk bisa dinikmati di Balikpapan.

Mungkin bukan menu kepiting segar yang membuat kami penasaran, tapi abon kepiting lah yang menjadi pilihan kami untuk dibawa pulang. Anda pasti sudah biasa memakan abon, tetapi mungkin belum pernah merasakan abon kepiting. Abon ini begitu lezat karena dibuat dari kepiting berkualitas baik. Abon kepiting sangat enak di nikmati bersama nasi putih panas. Jika anda tidak pernah mencoba abon kepiting maka anda dapat pergi ke Balikpapan.

Selain abon kepiting, ada lagi oleh-oleh yang bisa Anda bawa pulang yaitu amplang. Makanan ringan sejenis kerupuk itu memang sangat populer. Amplang cocok dimakan begitu saja atau sebagai teman makan nasi bahkan mie rebus. Amplang yang asli sangat gurih karena dibuat tanpa bahan tambahan namun asli dari ikan laut segar seperti tenggiri atau ikan kakap.

Balikpapan seperti juga kota-kota besar di Indonesia memang nyaris kehilangan kuliner asli karena serbuan budaya pendatang. Namun jika Anda memiliki banyak waktu untuk menjelajah kota minyak itu, pasti Anda dapatkan kuliner tradisional yang sayang untuk dilewatkan. Menu tradisional ataupun modern tersaji lengkap di Balikpapan. Tinggal sesuaikan dengan selera dan kantong anda. Jika anda ingin makanan khas dengan harga murah, anda dapat mengunjungi pasar-pasar tradisional yang disitu banyak pedagang yang menjual makanan khas Balikpapan. (Mutiar)

26 Mei - 1 Juni 2014
Atrium Utama - Grand City
Surabaya

PESTA FOTOGRAFI, pertama dan terbesar di wilayah timur Indonesia.

Ajang bergengsi bagi insan foto untuk apresiasi dan kreativitas dalam karya, menjalin silaturahmi antar komunitas, serta berbagi wawasan seputar dunia fotografi.

ekspresikan karyamu !

Informasi acara, selengkapnya tercantum di :

Festival Foto Surabaya

2014FFS

SUPPORTED BY :

PANITIA FESTIVAL FOTO SURABAYA 2014
Komplek Ruko Klampis Square
Jl. Klampis Jaya Blok C 34 Surabaya
Telp : 031 700 30151
email : ffs2014.info@gmail.com

DAFTAR KOMUNITAS FOTOGRAFI:

F.A.F.I | GPA | IKRES | Jakarta Photo Club | Jember Photography | KFI Jatim | KOPDAR Indonesia | KPPM - Mojokerto | Lensa Manual | Macro Nusantara Jatim | Malang Photo Club | Nusantara Photo Club | PAF - Bandung | PERFORMA - Makassar | Perhimpunan Fotografer Bali | PFI Surabaya | Pocketgraphy Community | Pontianak Photography Community | PSS - Surabaya | Fokus Susu | Rumah Kayu Fotografi | Semarang Fotografi | Silsa Kamera | Surabaya Analog Fotografi | The Premium | The Rings | Xposure | PISCIN | ADI BUANA | Jengkar Hitam STIKES HANG TUAH | LINESA | UNITOMO | STIKOM | STIKOSA AWS | KaBaSum | Roodibrug

BENOA PORT JAZZ FESTIVAL



PELINDO III
www.pp3.co.id

BENOA CRUISE TERMINAL, BALI
MARCH 28, 2014

TOMPI, BLP, BENNY LUKUMAHUA FEAT MONITA TAHELA,
ENDAH RHESA, SYAHARANI DAN LOCAL BALI BAND